16 Année. — N° 769. Le numéro : 50 centimes 17 Mai 1913. — Tous les Samedis.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

VIE AU GRAND AIR

LE ROI D'ESPAGNE A L'AÉRODROME DE BUC

Le roi Alphonse XIII félicite le constructeur-aviateur Léon Morane et le fameux pilote Roland Garros, à la revue d'aviation de Buc où près de 80 appareils volèrent.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PONTRESINA

1803 mètres au-dessus du niveau de la mer

Station d'altitude d'hiver et d'été et place de sports de premier rang

Point de départ pour toute la chaîne de la Bernina

:: Promenades en forêt très étendues ::

Hôtels de premier ordre avec tout le confort moderne : Grand Hôtel Kronenhof et Bellavista 300 lits. — Hôtel Languard 80 lits. — Palace Hôtel 120 lits. — Park-Hôtel et Weisses Kreuz 180 lits. — Hôtel Pontresina 200 lits. — Hôtel Roseg 225 lits. — Hôtel Saratz 140 lits. — Schloss-Hôtel Enderlin 200 lits.

Hôtels de second ordre : Hôtel Steinbock 30 lits.

Les Hôtels envoient des prospectus sur demande.

Tous les Hommes de Sport ont un CHRONOGRAPHE JUST

Qui mesure le Temps au cinquième de seconde et l'écrit sous leurs yeux.

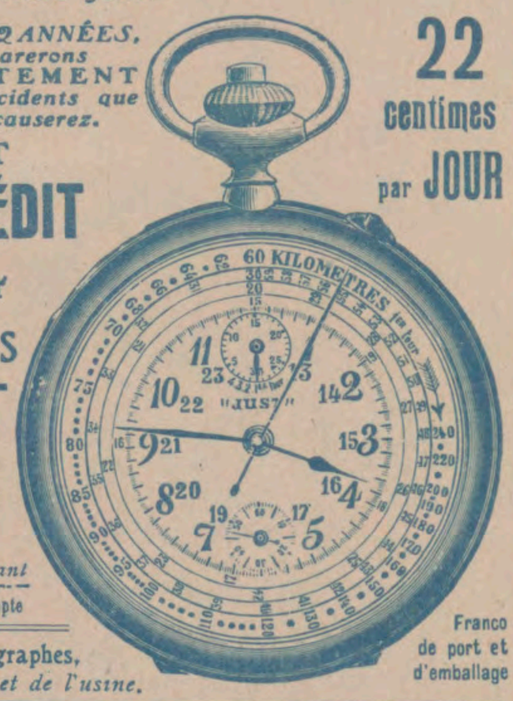
Garantie 10 Ans *pendant CINQ ANNÉES, nous réparerons GRATUITEMENT tous les accidents que vous lui causerez.*

22 centimes par JOUR

A TOUS ET PARTOUT

12 à 15 MOIS de CRÉDIT

par paiements de **6 fr. 70** par MOIS



8 JOURS A L'ESSAI

FOURNITURE IMMÉDIATE

Pas plus cher qu'une montre !!!

Prix	Acier oxydé	Argent fin	Or	*Au comptant*
	80 fr.	95 fr.	345 fr.	10 0/0 d'escompte

Franco de port et d'emballage

Savants, Médecins, Ingénieurs, Mécaniciens, Photographes,
c'est le plus précieux auxiliaire du laboratoire et de l'usine.

DESCRIPTION TECHNIQUE. — Mouvement à échappement à ancre ligne droite, balancier compensé, métal Invar, spiral Bréguet, 15 rubis fins, antimagnétique. Réglé aux positions et aux températures. Calibrage et interchangeabilité absolus. Fonctions de chronométrage indéréglables et instantanées.

Recopier le bulletin ci-contre et l'envoyer sous enveloppe à l'adresse de

J. AURICOSTE, I ✪ 0 ✠

Horloger de la Marine de l'Etat et de l'Observatoire du Bureau des Longitudes

10, Rue La Boëtie, Paris

Envoi gratuit sur demande de la brochure illustrée, amusante et instructive

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je soussigné déclare acheter à **M. J. Auricoste**, un chronographe " JUST ", tel qu'il est décrit dans l'annonce ci-dessus, au prix de :

80 fr., en acier oxydé, payable en	12	mois par versements de	6 fr.	70
95 fr., en argent fin.	12	»	7 fr.	90
345 fr.. en or,	15	»	23 fr.	

Fait à ..... *le* *191*

Nom et Prénoms ..... Signature

Profession ou Qualité .....

Demeurant à ..... rue .....

Département ..... depuis le .....

Du neuf pour du vieux. — Envoyez-nous vos montres démodées, par retour du courrier nous vous dirons à quel prix nous pouvons les reprendre en échange d'un **Chronographe JUST.**

Officiers Ministériels

aison **15, R. DU SIMPLON** et r. Boinod. Cce : angle 242 m. 26. R. br. : .420 f. M. à p. : 200.000 f. Adj. s. 1 ench., Ch. N., Paris, Juin. S'ad. Me LEFEBVRE, not., 8 *bis*, r. de l'Echelle.

aison à Paris, **A ue du MAINE,** 157. R. br,: 10.330 fr. M. à p. : 100.000 fr.; 2° Propriété à -Mandé, av. Alphand, 39. Cce : 1.095 m. Libre. M. à p. : .000 f. Adj. Ch. N., 3 Juin. S'ad. not. Me FOUCHET, à ogent-s.-M. et Me PLOIX, 25, bd. Beaumarchais, *dép. ench.*

Vente au Palais, le 31 mai 1913, à 2 heures.

PROPRIÉTÉ DES MARNIÈRES

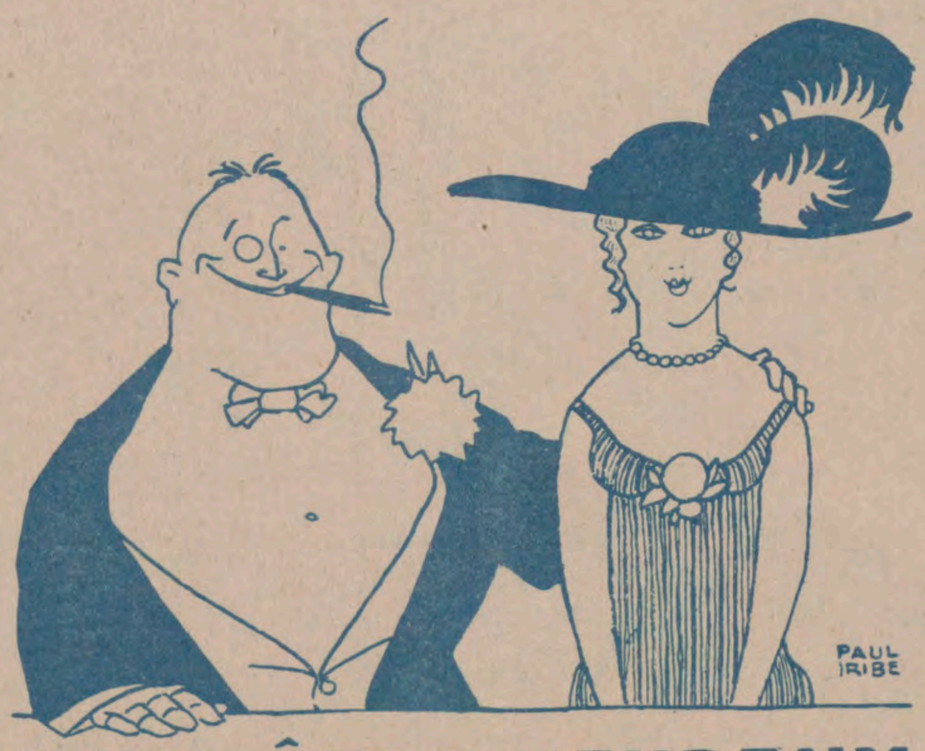
commune de Tillières-sur-Avre (Eure), grande maison d'habitation, 10 chambres de maître ; parc de 18 hectares. Ferme louée 4.000 francs. Contenance totale : 100 hectares viron. Mise à prix : 125.000 francs. S'adresser à Mes MARAIS, avoué, et SALLE, notaire à Paris, et pour visiter à Me BILLION, notaire à Verneuil-sur-Avre qui délivrera permis.

ENTE au Palais, le 28 mai 1913, à 2 heures. 1° Maison de rapport à Paris. **OULEVARD ORNANO, N° 3,** Contenance : 85 mètres. Revenu brut : 6.675 fr. Mise à prix : 60.000 fr. ; 2° **ERRAIN A ENGHIEN-** les-Bains (S.-et-O.), 3 *ter*, Villa Croix-Blanche. onten. : 200 m. 3° **VILLA** « Le Bocage », à Enghien-les-Bains, 3, Vil- Croix-Blanche. Cont. : 380 m. M. à p. : 20.000 fr. ; Terrain à Enghien-les-Bains, 3 *bis* Villa Croix-lanche. Cont. ; 240 m. M. à pr. : 4.500 fr., 5° Villa Mon bébé », à Enghien-les-Bains, 4, rue Carlier. ev. brut : 1.100 fr. Cont. : 548 m. M. à p. : 13.000 fr. : ° **VILLA L'ERMITAGE, A ENGHIEN-** les-Bains, boulevard d'Ormesson. Mise à prix 20.000 francs. S'adresser à Mes MOUILLEFARINE, DELAUNAY, URNERIN, avoués, LARDY, notaire. Pour visiter à l'Agence Morin, à Enghien.

Mons de **Rue d' ARGOUT,** 54. R. b. : 3.000 f. M. à p. : appt. 1os 35.000 f. ; 2° R. Sauffroy, 59, 53 m. R. b. : 5.600 f. M. à p. : 55.000 f. Adj. 1 ench. Ch. Not., Juin. Mes BACHELEZ et FAY, not., 11, rue St-Florentin.

AISON à Paris, 45, r. de Clichy Cce : 829 m. env. Rev. net : 25.480 f. M. à p. : 320.000 f. Adj. Ch. not. juin. S'ad. Me HOUDART, not., 69, bd Haussmann.

(Voir la suite page V.)



POUR ÊTRE HEUREUX

QUE FAUT-IL ?

UN PEU D'**OR**

MAXIMA achète

BIJOUX, DIAMANTS, PERLES

au **MAXIMUM**

Reconnaissances : au mieux

PAIE DE GROS PRIX

AUTOS DE MARQUE

AYANT MOINS DE 2 ANS DE DATE

TÉLÉPH. 114-50 — 1bis Boulevard des ITALIENS — 2e ETAGE

L'INTERMÉDIAIRE

17, Rue Monsigny, Paris

CYCLES

MOTOCYCLES

AUTOMOBILES

de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

de toutes Marques

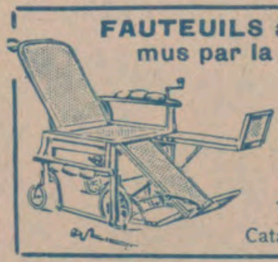
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

sans aucune majoration

CATALOGUE FRANCO

FAUTEUILS à MANIVELLES

mus par la personne assise



DUPONT

10, rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

TÉLÉPH. : 818-76

Catalogue franco

PLAQUES

POSITIVES

GUILLEMINOT

SANS RIVALES

R. GUILLEMINOT BOESPFLUG & Cie PARIS

A louer. meublé ou non, petit château près Bayeux (Calvados). Vastes communs. Petit herbage, grand jardin. Très belle avenue et promenades. Droit de chasse sur ferme proche. Proximité de la mer. S'adresser à MM. SEJOURNÉ, 4, Place Saint-Martin, à Caen.

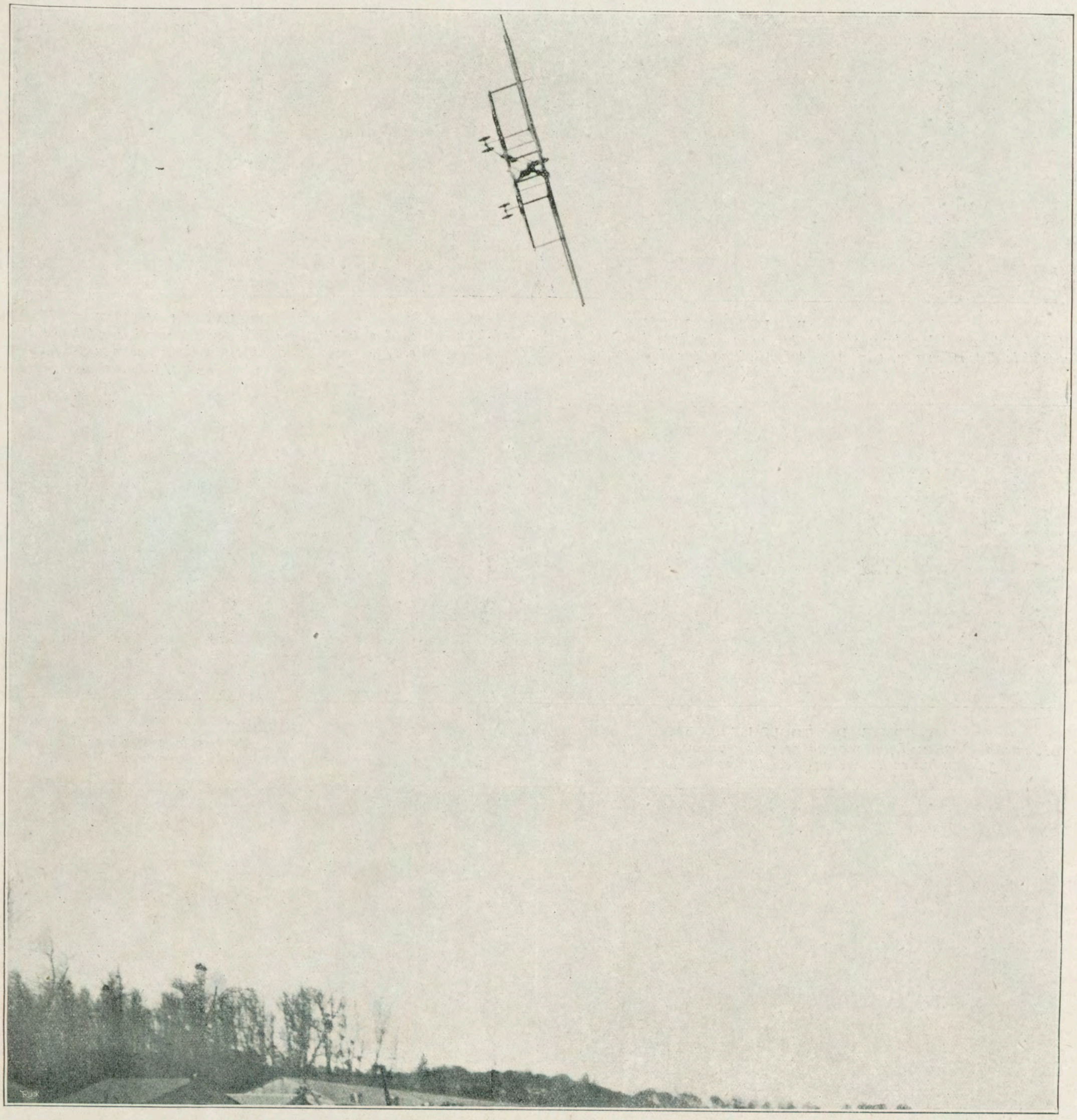
La Vie au Grand Air

N° 1765 - 17 Mai 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

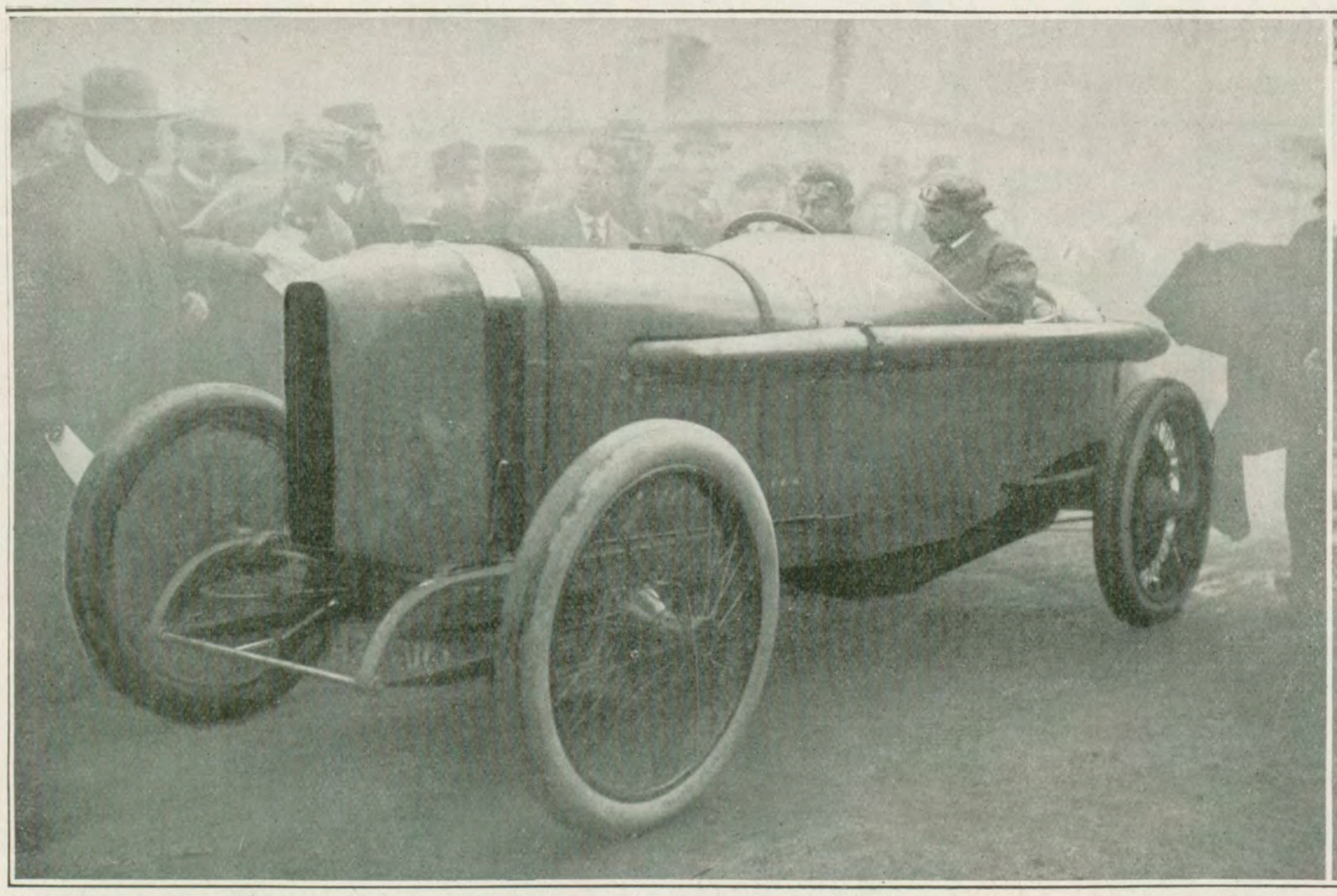
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



CHEVILLIARD VOLE DEVANT LE ROI D'ESPAGNE

Entre autres merveilles déconcertantes admirées à la revue d'aviation de Buc, le roi d'Espagne sut apprécier surtout le match de virtuosité et d'acrobatie que se livrèrent Roland Garros, le roi de l'air, et le jeune pilote Chevilliard. Tous deux sont aussi adroits et pourtant, ils n'ont pas le même style. Garros, c'est l'artiste incomparable qui, par ses spirales et ses virages sur l'aile, force l'admiration. Chevilliard, au contraire, est plutôt l'acrobate aérien dont les évolutions effraient et terrifient. Il semble devoir à chaque instant se laisser tomber, prenant des positions impossibles à concevoir, et, soudain, se redresse pour recommencer aussitôt.

LE MEETING DE LA SARTHE



BOILLOT AU DEPART

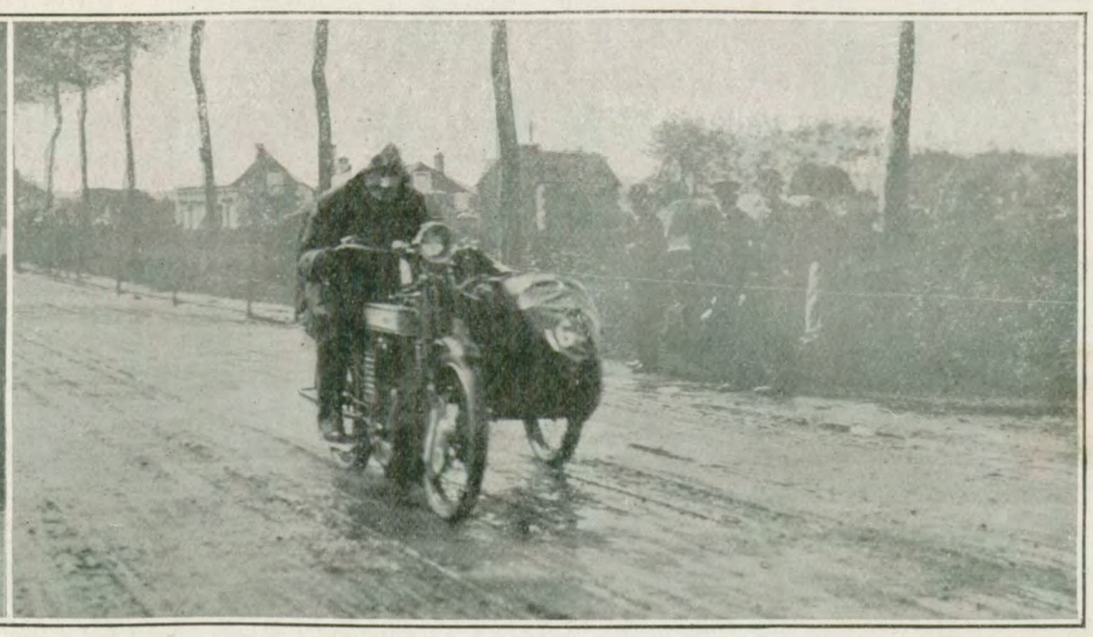
Boillot s'est couvert de gloire une fois de plus, au meeting de la Sarthe. A la Flèche (5 kil. en palier), il a effectué la distance en 1 m. 56 s. 2/5. A Laval, il a fait le kilomètre en côte, départ arrêté, en 35 s. 2/5, malgré les routes détrempées. (Voiture Peugeot, pneumatiques Pirelli).

GRILLAT EN VITESSE

Grillat, sur Bébé Peugeot, couvrit les 5 kil. en palier en 4 m. 29 s. 4/5 et le kilomètre en côte en 1 m. 23 s. 4/5.

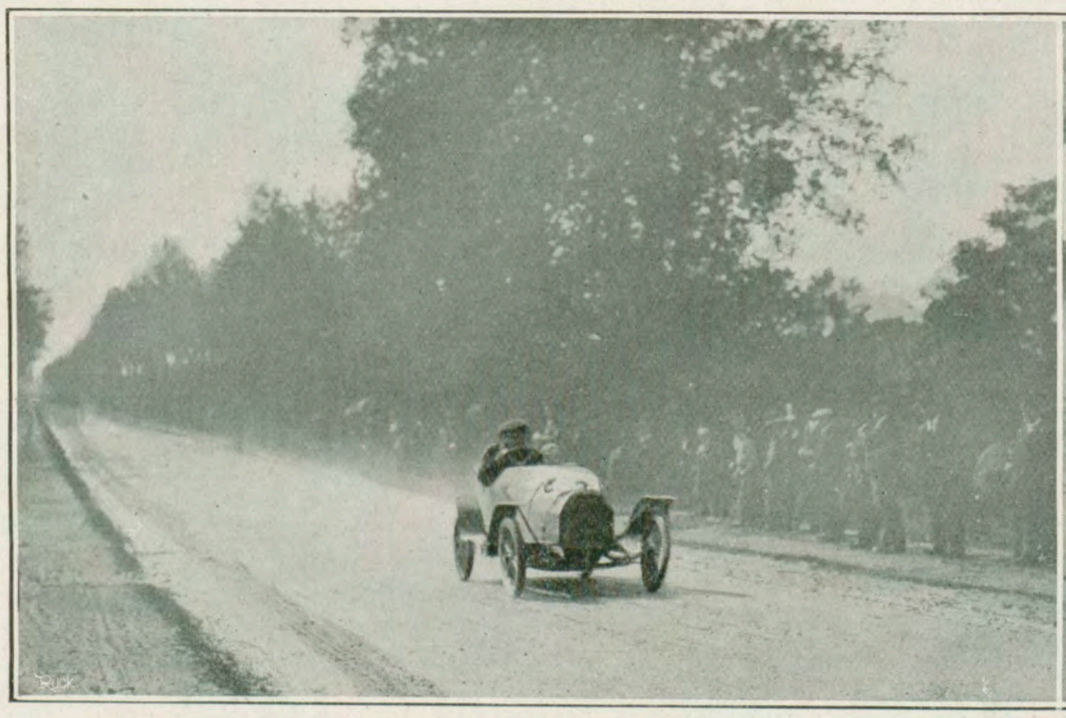
LE COMTE DE TOULOUSE-LAUTREC

Le comte de Toulouse-Lautrec gagna sa série tourisme, en 2 m. 43 s. pour les 5 kilomètres en palier et en 44 s. 4/5 pour le kilomètre en côte.



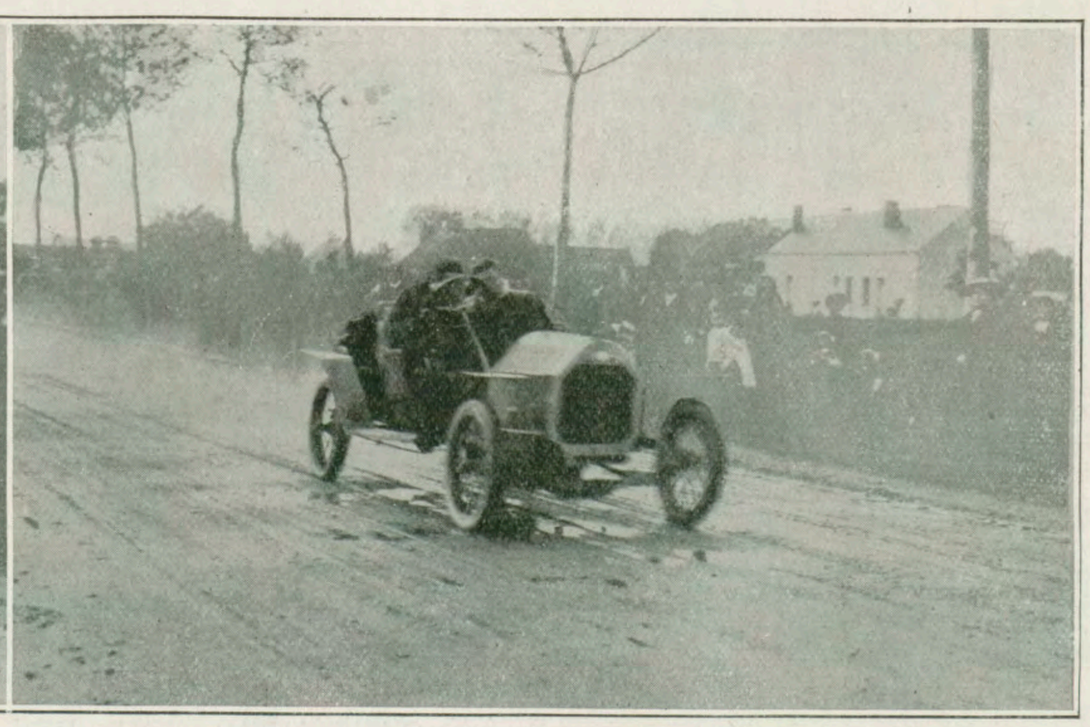
TOUCHET

Touchet, 1er des side-cars en 4 m. 43 s. 4/5 pour la course de 5 kil. en palier de la Flèche et en 1 m. 8 s. 3/5 pour le kilomètre en côte à Laval.



DILLON-KAVANAGH

Dillon-Kavanagh, premier en 3 m. 23 s. dans les 5 kil. en palier et en 56 s. 3/5 dans le kilomètre en côte. (Pneumatiques Continental).



LAUNAY

Launay, vainqueur des 5 kilomètres en palier, à la Flèche, en 3 m. 52 s. 1/5 et du kilomètre en côte à Laval en 1 m. 7 s. 1/5

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE

Ainsi que nous l'avons annoncé, du 1er juin au 1er octobre, notre premier numéro de chaque mois sera un numéro double de 32 pages sous une couverture en deux couleurs. L'actualité n'y sera nullement négligée, mais la partie principale de ce numéro sera consacrée à une grande idée sportive ou à un événement important du mois.

Notre prochain numéro double paraîtra le samedi 7 juin, et sera réservé à l'*Entraînement dans les divers sports*. Ce sera une merveilleuse encyclopédie sportive, tant au point de vue des articles qu'au point de vue des illustrations. La rédaction en a été confiée aux compétences les plus célèbres, qui nous diront non pas seulement ce qu'est leur entraînement, mais ce qu'il doit être pour tous. De plus, des études physiologiques indiqueront les régimes qui doivent être suivis, selon les caractères et les tempéraments.

Voici la liste de quelques-uns des collaborateurs de ce numéro : le docteur *Rosenthal*, le lieutenant-colonel *Boblet*, directeur de Joinville, le lieutenant *Rochet*, le professeur *Racine*, *René Riondet*, *Georges Le Roy* et *Jacques Mortane* ; et, parmi les champions : *Roland Garros*, *Georges Boillot*, *Hourlier*, *Lucien Petit-Breton*, *Jean Bouin*, *Pierre Failliot*, *Willie Lewis*, *Mérignac*, *Burgess*, *Michel Pantall*, *F. Forgues*, *Ducret*, *Max Decugis*, *Vasseur*, etc.

C'est dire que les conseils de ces sommités pourront être écoutés sans crainte. Quant aux illustrations absolument inedites, ce sont, entre autres, des chronophotographies, des films cinématographiques et des photographies composites, procédés qui étaient restés jusqu'ici dans le domaine de la science.

Ce numéro qui ne sera vendu qu'un franc, dépassera certainement en intérêt celui que nous avons publié sur la Culture Physique, numéro épuisé en l'espace de quelques jours.

NOS AMÉLIORATIONS

Nous rappelons à nos lecteurs que depuis le 1er mai nous avons apporté diverses améliorations à la *Vie au Grand Air* : outre une couverture imprimée sur papier extra-fort, nous publions tous les quinze jours un hors-texte, représentant une célébrité sportive et dans les numéros où nous ne donnons pas de hors-texte, comme celui d'aujourd'hui, nous ajoutons deux pages de papier couché, nous permettant d'avoir deux doubles pages au lieu d'une.

La Vie au Grand Air.

NOS MATINÉES D'ABONNÉS

La troisième de *nos quatre matinées d'abonnés pour la saison 1913* est fixée au *lundi 26 mai*, à *4 heures*, au Théâtre Femina. La distribution des places pour ce spectacle sera faite comme de coutume, c'est-à-dire que les 250 abonnés qui se présenteront les premiers au bureau de location du Théâtre Femina, munis de leur quittance d'abonnement, recevront un coupon de *deux places* pour la matinée du 26 mai.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

En regardant voler les aéroplanes

Ce fut vraiment très beau, trop beau même, cette revue de l'aviation passée devant le roi d'Espagne à Buc.

Les aviateurs civils, quinze gaillards qui n'avaient pas précisément froid aux yeux, oublièrent un peu les angoisses justifiées des organisateurs de la fête, et, dans leur désir légitime de montrer au roi qu'il n'y avait d'aviateurs qu'en France, ils semèrent l'effroi dans l'âme de ceux qui avaient la charge délicate d'assumer la responsabilité de veiller sur les jours du souverain.

« Quand on pense, murmurait avec dépit un haut fonctionnaire, que depuis trois jours on écarte tout le monde, à trois cents mètres, et que ces bougres-là passent au-dessus de sa *tête, à dix mètres, et à cent vingt à l'heure ! »*

*Paroles héroïques dans leur simplicité, car celui qui les prononçait en était arrivé à oublier qu'*ils *passaient aussi sur la sienne.*

Il est dommage, au point de vue de l'art pur, que M. Lépine n'ait plus été préfet de police. Il nous eût donné le spectacle de cette splendide inquiétude nerveuse qui lui fit faire, à Vincennes, lors du Circuit Européen, des bonds superbes, des bonds qui lui eussent valu dix points au moins dans le concours de l'Athlète complet, cependant qu'il criait aux commissaires d'un ton impératif : « Je vous somme d'arrêter cet individu, tout de suite ! » L'individu en question était Garros, qui volait à ce moment-là entre 100 et 200 mètres de hauteur ! Pas plus !

A Buc, on vit mieux encore. Le roi souriait, calme et intéressé, mais il est visible que le souvenir d'Issy-les-Moulineaux et de Berteaux planait un peu sur le cortège officiel.

Un jour on s'apercevra que ce fut une journée historique et que Train, le populaire Train, fut le grand promoteur de la politique française actuelle. Sans Train, il est probable, presque certain, que M. Raymond Poincaré n'eût été ni ministre, ni Président de la République.

« Le nez de Cléopâtre, a dit Pascal, s'il eût été un peu plus court, eût changé la face du monde. »

De même si le champ d'Issy-les-Moulineaux eût été un peu plus long.

M. Poincaré, qui est philosophe, songeait-il à tout cela en voyant voler au-dessus de lui ces aéroplanes ?

WHIPPER.

AÉRONAUTIQUE

Le personnel de la cinquième arme.

Un exposé peu encourageant.

Le rapport de la Commission d'Enquête Parlementaire sur l'aviation militaire va mettre à jour, lorsqu'il sera discuté devant la Chambre, les principales tares qui immobilisent notre cinquième arme et l'empêchent de prendre toute l'extension désirable. Nous avons eu la bonne fortune de parcourir certains documents qui ont servi à éclairer les députés et nous donnerons aujourd'hui des éclaircissements sur le personnel de l'aviation militaire.

Ce personnel se divise en trois catégories : 1° troupes d'aéronautique, 2° personnel naviguant, 3° personnel dirigeant.

LE GÉNÉRAL HIRSCHAUER, PASSAGER DU " SPIESS ".

Troupes d'aéronautique. — Ces troupes, par définition, devraient faire le service des centres dans les diverses catégories d'emplois (ballons, fabrication de l'hydrogène, corderie, voilerie, mécanique, menuiserie, automobiles photographie, etc.) Voyons comment elles sont utilisées par le personnel dirigeant : dans le premier groupe aéronautique ces troupes divisées en 4 compagnies (2 d'aérostation, 1 d'aviation, 1 de conducteurs) et 3 sections, sont constituées en majeure partie par de jeunes soldats. Les anciens sont pour la plupart répartis dans les centres. Il y en a 17 à Saint-Cyr.

Jusqu'au début de janvier, les jeunes soldats sont restés groupés dans les compagnies. A cette époque quelques-uns ont été distribués dans les centres (14 à Saint-Cyr à la date du 22 et du 29 janvier 1913). A la fin de janvier, il restait encore à Satory 456 soldats d'aéronautique dont le programme d'instruction, élaboré par le chef de bataillon commandant en second le 1er groupe, est des plus suggestifs. Il comprend en effet : de nombreux exercices de maniement d'armes, des évolutions fréquentes sur la place d'exercices, des marches, des exercices de service en campagne, des constructions de fortifications passagères, des constructions de passerelle, quelque rares travaux techniques sans la moindre méthode. Cet emploi du temps qui réjouit le cœur d'un officier du génie n'a pourtant rien de commun avec celui qui aurait dû être réservé à des mécaniciens, des voiliers, des menuisiers, etc...

Pendant que le temps et les efforts des soldats d'aéronautique sont ainsi gaspillés en exercices inutiles, les centres d'aviation souffrent de la pénurie de personnel. Les appareils pourrissent, les hangars s'effritent, le matériel est en désordre, les chemins restent à l'abandon, la garde des aérodromes est illusoire.

C'est ainsi qu'à Saint-Cyr, jusqu'au 22 janvier 1913, une moyenne de 19 mécaniciens a dû assurer l'entretien et la conservation des hangars, de 15 avions, des ateliers, assurer l'éxécution des travaux de bureau, la garde de l'aérodrome, l'instruction des stagiaires etc...

Cet état de choses, contre les effets duquel les officiers pilotes essaient de réagir à force de dévouement, est absolument néfaste pour l'essor de l'aéronautique. Il n'est pas imputable aux bureaux du ministère, mais à l'incurie et à la négligence des officiers du génie qui dirigent l'aéronautique.

Ajoutez à cela l'invraisemblable gâchis administratif qui règne en maître : grâce à l'état d'esprit indépendant des officiers du génie, toutes les attributions sont mélangées, tout le monde commande à la fois et dans des sens différents : une centralisation de tous les services entre les mains d'un même officier crée un désordre inexprimable par suite d'oublis de transmission, d'ordres contradictoires, d'ordres inexécutables.

L'exercice du commandement et l'administration deviennent impossibles. Les moindres détails du service prennent des proportions gigantesques, entravés par des obstacles insurmontables.

C'est ainsi qu'un soldat du centre de Saint-Cyr qui sollicite une permission de 48 heures devra la demander plusieurs jours à l'avance : il se la verra accorder à Saint-Cyr, signer à Versailles, délivrer à Satory, après qu'il se sera présenté à la visite médicale à la caserne du 1er génie. Le tout à l'avenant : échanger une paire de brodequins devient une affaire d'état, payer les soldats, un tour d'adresse ; la correspondance traîne des jours entiers sur les tables. Les centres manquent de soldats, mais aussi de gradés et de comptables.

Qu'importe ? Les troupes ne font-elle pas des travaux de campagne et des passerelles ? Ce serait risible si la défense nationale n'était pas en jeu !

Personnel naviguant. — Il se compose d'officiers de sous-officiers et de quelques soldats. C'est lui qui supporte tout le poids de l'incurie des dirigeants. Il pilote quand il peut et seulement grâce à la bonne volonté de ses membres que rien ne rebute. Ce sont les aviateurs qui se tuent, tant sont grandes la négligence et l'incohérence des dirigeants, et ce sont ceux-ci qui reçoivent éloges et récompenses.

Les bons postes sont réservés à certains amis et les méthodes dictatoriales sont élevées à la hauteur d'une institution.

Personnel dirigeant. — Il est caractérisé par la prédominance du nombre et de l'autorité des officiers du génie ; par la participation extrêmement rare de ses membres aux exercices aériens (certains ne sont même jamais montés en ballon captif à la foire) ; par la participation assidue de la plupart de ses membres à la distribution des indemnités de fonction.

A la tête, le général inspecteur permanent ; au-dessous de lui, le sous-inspecteur, puis les chefs de groupe, les chefs de centre, de dépôt, le personnel de Chalais-Meudon, les commandants d'unités d'aéronautique, enfin les pilotes de dirigeables, dont la plupart ne peuvent guère être comptés dans le personnel naviguant, attendu que le nombre des officiers du génie munis du brevet de pilote de dirigeable dépasse 30, et qu'à l'heure actuelle les dirigeables *militaires* mobilisables sont au nombre de trois. Encore ne sortent-ils guère, sinon pour aller se montrer à 200 mètres au-dessus de Paris afin de permettre à ceux qui ne savent pas piloter d'acquérir les droits aux indemnités.

Car c'est là la question la plus intéressante pour certains, mais elle nuit terriblement à leur prestige. « Elle est la cause profonde, dit le rapport que j'ai consulté, de l'invasion de l'aéronautique militaire par les officiers du génie. »

Comment, en effet, faire obtenir une indemnité journalière de 10 francs aux officiers du génie appartenant à l'aéronautique ?

La solution est simple : ces officiers sont tous pourvus du brevet de pilote de dirigeable après trois ascensions (auxquelles ils ne participent que comme spectateurs). Mais comme il faut renouveler tous les six mois les ascensions, voici comment il est procédé : lorsqu'un dirigeable doit sortir (c'est-à dire lorsqu'il n'y a pas de vent), soit à Saint-Cyr, soit à Issy-les-Moulineaux, l'Inspection permanente, l'établissement de Chalais-Meudon et les bureaux du premier groupe aéronautique sont prévenus par téléphone. On voit aussitôt arriver sur les aérodromes des officiers qu'on n'a pas l'habitude d'y rencontrer et qui semblent tout

dépaysés. Ils s'embarquent pour accomplir l'*ascension alimentaire*. Après trois de ces ascensions taxi, ils retournent à leurs bureaux et en voilà pour six mois. Mais comme ils sont nombreux et que les ballons sortent rarement, les élèves-pilotes doivent se contenter de les regarder monter, et les pilotes aguerris ne peuvent participer aux seules satisfactions pécuniaires de leur situation. Leur capacité et leur courage doivent s'incliner devant le flot envahissant des touristes intéressés. C'est ainsi que trois capitaines et un adjudant fameux pour leur compétence en dirigeable n'ont pas obtenu l'indemnité pour le premier semestre de 1913 ; par contre, la décision de la conférence des brevets du 7 janvier 1913 a accordé les 10 francs par jour à 4 commandants, 13 capitaines, 7 lieutenants, 6 adjudants et 7 sergents. Et combien peu, parmi eux, les méritent? Nous ne les citerons pas, mais les membres de la commission d'enquête parlementaire les connaissent. Nous nous contenterons d'indiquer qu'aucun officier provenant d'autres armes que le génie et entré depuis plus d'un an dans l'aérostation n'y figure. Certains officiers supérieurs ne sont pas non plus inscrits sur cette liste et touchent cependant l'indemnité.

L'enseignement du pilotage et les intérêts des pilotes utilisables sont sacrifiés aux appétits de certains membres du personnel dirigeant. Est-ce la faute des bureaux? Non. D'ailleurs, je cite textuellement, pour qu'on ne puisse croire de ma part à une partialité quelconque :

« Le personnel dirigeant est responsable de toute la gabegie qui éclate aux yeux d'un observateur impartial. Il est responsable, du haut en bas de l'échelle, de l'incurie qui anéantit tous les efforts, du gaspillage des deniers publics, de l'incohérence de l'organisation, de l'inutilisation des troupes, du délabrement dans lequel sont laissés les centres, de la centralisation invraisemblable, qui est telle que le chef de bataillon commandant en second le premier groupe aéronautique est en même temps chargé : 1° de la surveillance des centres de Villacoublay, Châteaufort, Buc ; 2° du commandement effectif du centre de Saint-Cyr (aérostation et aviation) ; 3° du commandement du dépôt de Versailles, des ateliers de la Ménagerie, des ateliers de Saint-Cyr ; 4° du commandement des troupes d'aéronautique du premier groupe (4 compagnies) ; 5° de la direction des études des officiers et sous-officiers élèves-pilotes. »

On voit que n'importe quel être, si universel fut-il, ne pourrait assumer autant de fonctions et n'est-ce pas un officier dans ce genre qui, au mois de juillet 1912, pendant le stage des officiers élèves-pilotes, essaya de démontrer que, seuls les ballons captifs sont aptes à rendre des services et que ces engins seraient moins vulnérables que les avions!

Mobilisation. — On ne s'étonnera pas, après cette lecture, lorsque nous dirons que la mobilisation de la cinquième arme devient lourde, pénible, pour ne pas dire impossible. Jusqu'au 1er novembre 1912, il n'a pour ainsi dire rien été fait pour la préparer. Et le centre est toujours l'organe fondamental de l'aéronautique! Ce n'est qu'en pleine crise extérieure que l'Etat-Major de l'armée a réussi à secouer l'apathie de certains membres de l'aéronautique. Des conférences ont été tenues en décembre et janvier dernier, entre les divers centres du premier groupe en vue de préparer la mobilisation. On a constaté qu'il y avait une multitude de questions à régler qui demandent beaucoup de temps et d'efforts.

L'escadrille étant l'organe de guerre, il faut examiner le résultat du travail de mobilisation en ce qui concerne la dotation des pays en escadrilles. Il en a été créé 20 sur le papier, mais pratiquement il n'en existe que 5 mobilisables. Ce qui fait que la France se trouve en état d'infériorité sur l'Allemagne. 4 escadrilles devaient être prêtes en avril !!! Les 11 autres seront dotées de matériel de réquisition, c'est dire les difficultés insurmontables qu'on éprouvera à les établir. Notons enfin que les chefs d'escadrilles ignorent leur destination.

Cela nous change de l'âge d'or annoncé au début de 1912, à la tribune de la Chambre! Vous vous souvenez de cet enthousiasme?

Le rapport auquel je faisais allusion, au début de cet article, indique les remèdes suivants:

« 1° Séparer complètement et immédiatement l'aérostation de l'aviation ; 2° Enlever au génie les services d'aviation (quant aux services d'aérostation, ils sont tellement compromis !) ; 3° remplacer certains chefs par d'autres (*je ne cite pas la phrase complète*) ; 4° constituer, dès le temps de paix, des escadrilles de mobilisation possédant leur personnel, leur matériel, etc., et ayant une affectation stratégique ; 5° supprimer les compagnies d'aviation et verser tout le personnel de l'incorporation dans les unités de mobilisation, c'est-à-dire dans les escadrilles. »

On voit que les députés enquêteurs émettent des desiderata qui remanient du tout au tout la cinquième arme. S'ils obtiennent le résultat qu'ils cherchent, ils auront bien mérité de la Patrie. Mais, j'ai peur!...

Jacques Mortane.

AUTOMOBILE

Place aux jeunes

Avant le Grand Prix de l'Automobile

Le proverbe n'est pas tout-à-fait exact, qui déclare que pour faire un civet, il faut d'abord un lièvre. Il faut d'abord une bonne sauce, et un bon tour de main du cuisinier.

Avec cela vous pouvez mettre sur le feu n'importe quoi, même un lapin.

Regardez plutôt ce qui vient de se passer pour le Grand Prix de l'Automobile Club de France à Amiens. Cela s'annonçait assez mal. Les principaux lièvres, les gibiers nationaux de choix de l'industrie automobile faisaient défaut. Nos intrépides chasseurs n'eurent même pas la ressource d'abattre le lièvre d'Allemagne et d'Italie, providence des jours d'embarras. Il y avait bien trois ou quatre lièvres célèbres, grands coureurs devant l'Eternel, deux Français, un Anglais, et quelques jeunes levrauts, pleins d'espoir. Mais pour l'ensemble, ce fut bien le lapin, le simple lapin, pas même de garenne.

Tandis qu'on se désolait, le cuisinier, né malin, créa le Grand Prix des motocyclettes et des side-cars. Sauce agréable, qui aujourd'hui a donné du liant à tout cela, et qui a constitué un plat de belle allure.

Il est même probable que les deux journées d'Amiens seront plus intéressantes et plus vivantes que celles de Dieppe en 1912. Une véritable meute de concurrents a répondu à l'appel. Cette fois, on ne peut se plaindre du manque de compétition. Il y aura presque deux véhicules par kilomètre, sur le petit circuit d'Amiens, et les chronométreurs n'ont qu'à se bien tenir.

Et c'est une indication précieuse pour tous. Les courses d'automobiles aujourd'hui demandent un personnel nouveau, jeune, actif. Notez qu'il n'y a pas, à proprement parler, une ancienne maison en course. La maison Peugeot, la redoutable et robuste doyenne, n'est elle-même qu'une doyenne de nom. En réalité, la maison actuelle date d'il y a trois ans, état-major et troupes.

Place aux jeunes! C'est une devise qui a été de tout temps celle du sport, et qui n'avait d'ailleurs aucune raison pour ne pas s'appliquer au sport automobile.

Comme les muscles, les capitaux et les intérêts commerciaux et industriels ont leur évolution, leur jeunesse et leur période de fixation.

Place aux jeunes!

Georges Prade.

Poignée de nouvelles.

— 600 millions de litres d'essence par an! Telle est la consommation faite en Angleterre, pour automobiles et motocyclettes.

— Une récente statistique, apprend que les Etats d'Amérique possèdent 1.025.828 automobiles

Une statistique de la police de Chicago, montre que rien que dans cette ville 2.600 automobiles ont été volées en une année.

AÉRONAUTIQUE

Le Zeppelin (1)

Les hangars en Allemagne

Les Zeppelins avec leur masse colossale de 20.000 mètres cubes (et l'on veut les porter à 28.000 mètres en 1913!) *sont des engins d'un maniement des plus difficile au sol* (entrée, sortie de hangar, ancrage etc...) *dès que le vent dépasse 10 à 12 mètres à la seconde.*

Voilà le fait brutal tel que les accidents de ces dernières années nous permet de l'établir.

Il a donc fallu trouver un remède et ce remède, l'administration allemande n'a pas hésité et est en train de l'appliquer en construisant un système nouveau de *hangars tournants.*

En effet la grande difficulté de la rentrée ou de la sortie dans le hangar fixe vient de la direction du vent, qui, dès qu'il dépasse 10 mètres à la seconde risque de plaquer violemment le dirigeable contre les parois (accident du Schwaben, explosion du L Z1) ou nécessite un ancrage devant le hangar, ancrage dont le dénouement a eté quelquefois fatal (perte du E Z 1 le 19 mars!)

(1) Voir le numéro 764.

Le système du hangar tournant pouvant pivote selon un angle de 45° permet, grâce aux deux entrées libres, la solution du problème par l'orientation exacte selon le lit du vent.

Or, comme le faisait remarquer tres justement notre confrère Georges Prade, dans sa dernière étude sur l'effort aérien allemand, les hangars vont coûter très cher à l'Allemagne. On estime qu'un hangar tournant coûtera le prix environ d'un Zeppelin, soit dans les 1.500.000 francs. C'est donc un gros effort financier que l'Allemagne doit faire.

Elle est acculée à cette nécessité. La fréquence des accidents, les impossibilités de rentrer par des vents supérieurs à 10 mètres la force à construire tout un réseau de hangars tournants dispendieux, mais nécessaires

Voici d'après les renseignements l'ensemble du projet définitif.

Dans la *Vallée du Rhin* on édifie un hangar tournant pour deux Zeppelins : à Hanovre, Dusseldorf, Cologne, Darmstadt, Mannheim, Metz, Lahr et Friedrischshafen.

Sur la frontière orientale, on en construit à Kœnigsberg. Graudenz. A Biesdorf, il en existe un.

Enfin les hangars construits par la marine à Wilhemsafen, Hambourg. Cuxhaven, Kiel et Heligoland, ont été prévus comme hangars tournants. Dans le précédent numéro de la *Vie au Grand Air* j'ai donné la carte complète de la destination de tous les hangars tournants de nos voisins.

Comme on le voit c'est un véritable programme au point de vue hangars que l'Allemagne est en train de poursuivre avec sa méthode et sa volonté habituelles.

On a aussi préconisé le hangar à demi enterré, creusé dans le sol, recouvert d'une calotte blindée et par conséquent à l'abri du bombardement aérien. Il est certain que cette idée était une idée séduisante, mais d'une réalisation difficile. Aussi, on semble adopter en Allemagne pour les nouveaux dirigeables commandés d'un cube de 28.000 mètres cubes (15 dirigeables d'après les affirmations allemandes) le hangar tournant que nous avons décrit.

D'ailleurs, en calculant le nombre de dirigeables qui pourront être remisés dans ce système de hangar, on arrive au chiffre de 24 dirigeables pouvant être abrités.

Si nous additionnons les 15 dirigeables que la Guerre déclare faire construire en 1913-1914, avec les 9 qui restent à l'Allemagne nous arrivons au chiffre correspondant.

Tels sont les renseignements qui se dégagent des derniers incidents et accidents survenus aux Zeppelins allemands. Il nous montrent la volonté ferme de l'Allemagne de conquérir la suprématie aérienne quelque soit le prix que cela puisse lui coûter, la construction des hangars le prouve.

Ils nous montrent aussi la logique et la méthode du programme aérien, la poussée vers le grand cubage, en dépit des déboires. Dans une prochaine étude, nous examinerons si cette ruée vers les monstres aériens à gros tonnage sera un accroissement de puissance, ou une faute de l'Allemagne.

Pour le moment contentons-nous de constater et engageons les autorités françaises à ouvrir l'œil. Elles doivent se hâter de prendre une décision : ou bien se consacrer entièrement et uniquement à l'aviation, ou bien faire un effort du côté des dirigeables. Mais il est difficile, en France, de poursuivre deux buts en même temps, surtout, lorsque deux services très différents en réalité sont confiés aux mêmes personnes. Je sais que quand on réfléchit, on fait une constatation suggestive : en Allemagne, un dirigeable et un hangar coûtent 3 millions. ce qui permet d'avoir le chiffre colossal et consolant de 150 avions. Les dirigeables sont tellement fragiles que l'esprit semble préférer cette seconde solution,

Mais nous devons nous servir des mêmes armes que nos voisins. Notre supériorité avial est incontestable, certes, mais les allemands nous rejoindront peut-être. Et il faut que nous rivalisions avec eux dès maintenant pour les dirigeables. Le *Spiess* doit nous donner bon espoir. C'est un dirigeable d'essai; mais qui nous familiarisera avec les rigides.

Marc Gouvieux.

Poignée de nouvelles.

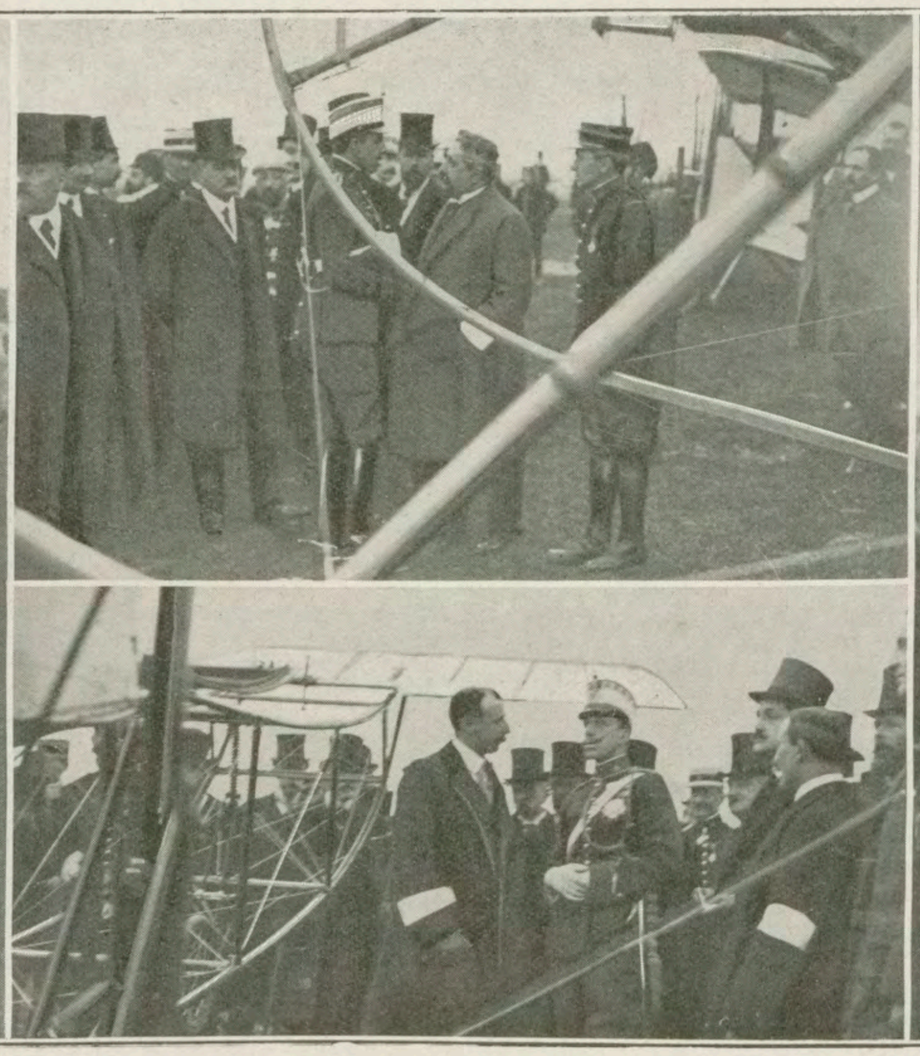
— M. Antonin Boulade, président de l'Aéro-Club du Rhône et du Sud-Est, pilote-aéronaute de place forte, vient d'être inscrit au tableau de concours pour la Légion d'honneur, au titre militaire.

— La nourrice du « *Commandant Coutelle* », s'est échappée l'autre jour et a été retrouvée dans un arbre... *Le Commandant Coutelle* est un dirigeable, le plus récent de la flotte française, et « sa nourrice » est l'enveloppe sphérique dans laquelle on déverse le trop plein d'hydrogène.

— L'aviateur belge, Henri Crombez, fait le service postal de Gand à Bruxelles avec son aéroplane. Les temps sont proches, en vérité, où le facteur avec son bâton et ses gros souliers poudreux appartiendra au passé.

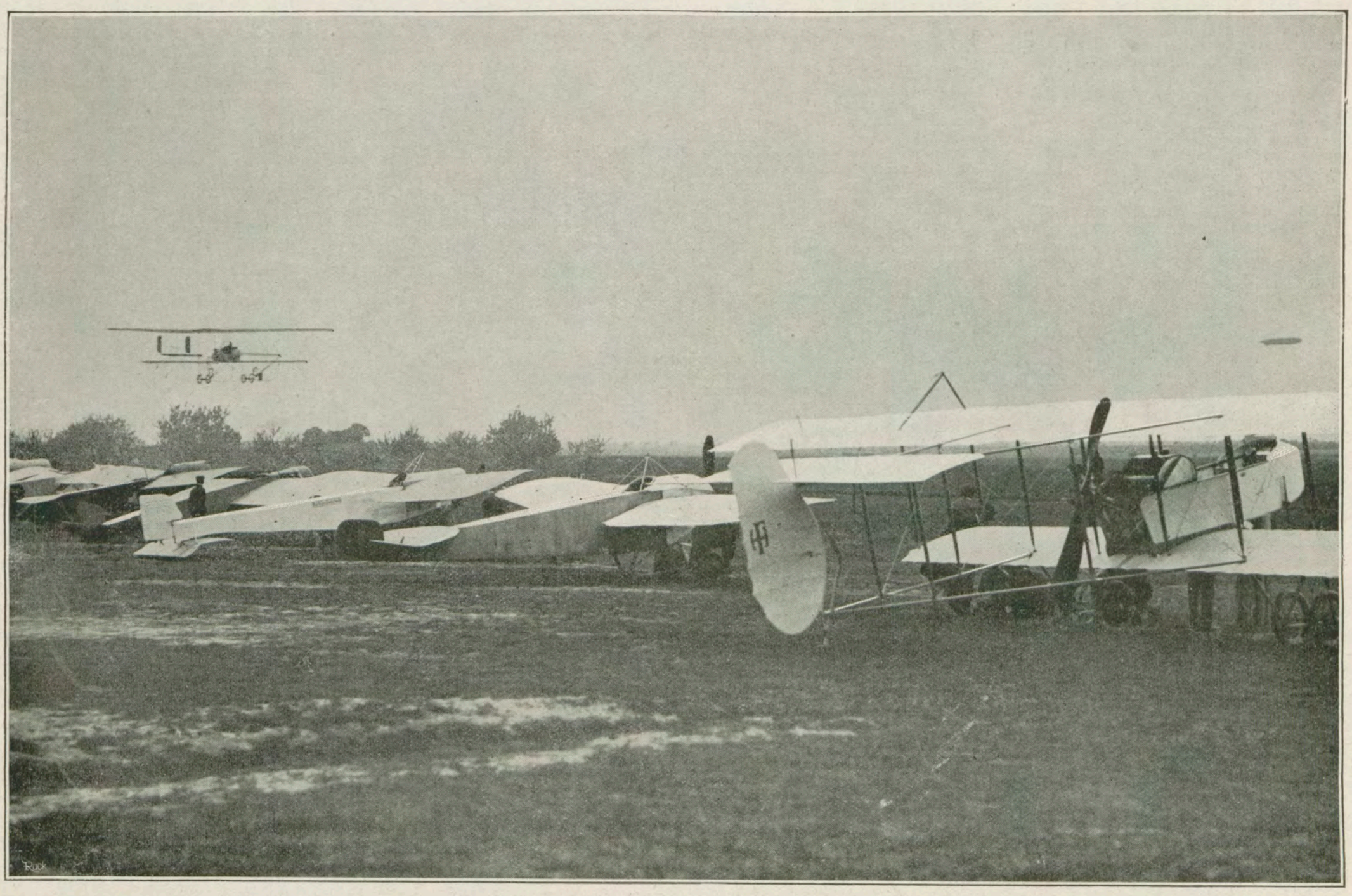
LE ROI D'ESPAGNE A BUC

LE ROI FÉLICITE GUILLAUX
Alphonse XIII a tenu à se faire présenter l'aviateur Guillaux, vainqueur de la Coupe de distance, et M. Clément.



ALPHONSE XIII DEMANDE DES EXPLICATIONS
En haut, MM. Louis Blériot et Alfred Leblanc montrent au roi le nouveau canard Blériot. En bas, le lieutenant Martinet, qui vint en biplan à la revue.

LE SOURIRE ROYAL
Le roi cause avec le constructeur du vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, M. Deperdussin et avec le brillant pilote Maurice Prévost.



LES APPAREILS CIVILS A LA REVUE DE BUC
Quinze appareils de marques différentes, pilotés par des civils, prirent part à la revue de Buc. Si la prudence avait été ordonnée aux militaires, par contre, les champions de l'air rivalisèrent d'audace et notamment, Garros, sur son Morane-Saulnier, Chevilliard, sur son biplan, se livrèrent un match admirable, mais combien angoissant. — Sur notre cliché, on aperçoit en vol un biplan de l'escadrille arrivant de Sissonne et le dirigeable Commandant Coutelle.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

COMMENT ARRÊTER AUTOMATIQUEMENT UNE AUTOMOBILE?

Le terrible accident survenu récemment vient remettre de circonstance la nécessité qu'il y aurait de prévoir, dans la construction de l'automobile, un système permettant l'arrêt automatique de la voiture par l'ouverture des portières, ou par commande de l'intérieur. N'existe-t-il pas de moyen simple et pratique à cet effet?

Il me semble que cela ne doit pas être très compliqué.

LE GONEC,
Brest.

Evidemment, il existe des moyens excessivement simples de provoquer l'arrêt, ou d'empêcher la mise en marche d'une voiture automobile, de l'intérieur, ou par simple ouverture d'une portière. Le plus sûr et le plus facile à appliquer serait de prévoir des interrupteurs mettant la magnéto en court circuit de façon à couper l'allumage. Ces interrupteurs pourraient être placés sur le chambranle des portières ou sur le dossier du siège du conducteur, ou aux trois endroits à la fois...

Mais il convient d'examiner si le remède ne serait pas pire que le mal.

En effet, dans la plupart des cas, c'est précisément au moment où le conducteur devrait posséder une entière liberté de manœuvre que les voyageurs pourraient être tentés d'intervenir hors de propos. Supposez un embarras de voitures ou un croisement provoquant un risque de rencontre. Si les voyageurs sont un peu timorés ou simplement nerveux, vite, ils feront agir l'interrupteur, et le plus clair résultat de leur manœuvre sera de rendre fatal l'accident qui aurait pu être évité.

Il en serait exactement de même si l'on voulait prévoir un frein de secours manœuvrable de l'intérieur. Il serait dangereux de freiner une voiture en vitesse, la culbute s'ensuivrait presque immanquablement, et le but recherché serait loin d'être atteint.

L'adoption de ces systèmes se comprendrait seulement pour la mise en marche, mais si le pourcentage des accidents au départ devenait, d'insignifiant, tout à fait nul, celui des accidents de route s'élèverait considérablement.

Or, comme entre deux maux il faut choisir le moindre, il apparaît évident que nous devons nous en tenir au *statu quo*, sans créer des complications plus dangereuses qu'utiles.

Donc, pas de contrôle intérieur, un peu d'attention suffit amplement.

QUEL EST LE SPORT LE PLUS POPULAIRE CHEZ NOUS?

Je vous serais très reconnaissant de me dire par l'intermédiaire du Petit Dictionnaire Sportif *:*

« Quel est, aujourd'hui, le sport le plus populaire en France? »

A mon sens, c'est la boxe; mais j'attends avec impatience votre réponse et celle de vos lecteurs, car cette question fait l'objet d'un pari.

A. GAILLOT.
Lille.

Je ne sais ce qu'entend M. Gaillot par l'expression « sport populaire » mais quelle que soit son idée, il est absolument certain qu'il se trompe en indiquant la boxe.

Ce sport est en effet pratiqué par un nombre relativement restreint de sportsmen et les spectateurs des matches de boxe sont constamment les mêmes.

De plus, les pratiques de certains managers et le « chiqué » qui semble vouloir s'introduire dans cet exercice ont grandement diminué sa popularité.

A mon avis, le sport le plus populaire, dans le sens de « pratiqué par le plus grand nombre, est sans contredit le cyclisme ».

Devant les chiffres, il n'y a pas à discuter et les cyclistes sont les plus nombreux.

Le cyclisme est donc le sport le plus populaire.

HENRI DESCOURTOIS,
Fontainebleau.

Quel est aujourd'hui le sport le plus populaire? Répondre à cette question en indiquant la boxe me semble un peu... hardi.

Bien sûr, M. A. Gaillot est un boxeur ou un fervent des combats de boxe; et comme tel, il est hypnotisé par son sport favori.

Que M. Gaillot aille faire un tour sur les terrains de football association ou rugby, lors des grands matches, qui se déroulent innombrables pendant la saison: il verra alors ce que c'est qu'un sport populaire.

Car le cyclisme, pratiqué par le plus grand nombre comme moyen de transport, ne peut guère rivaliser, en tant que sport, avec le football; pas plus d'ailleurs que l'automobile, qui n'exige qu'une dépense musculaire réduite.

Le vrai sport le plus populaire est le football. Et cette vérité sera plus éclatante encore au cours des saisons prochaines, car le football ne fait que progresser constamment.

Je crains bien que M. Gaillot ne perde son pari. La boxe, un sport populaire? Peuh! un sport « populo » tout au plus!

AYGUAYRAC,
à Bordeaux.

Si M. Gaillot, par le mot populaire, a voulu dire le plus aimé, je ne comprends pas qu'il ait indiqué la boxe.

Celle-ci, en effet, compte au moins autant d'adversaires que de partisans. Je ne veux pas en médire, car je boxe un tant soit peu, mais enfin, de là à lui attribuer une grande popularité, il y a de la marge.

Ne faut il pas lui préférer l'automobilisme, qui a marqué la renaissance de l'Industrie Française, qui a donné tant de lauriers à notre pays, et qui fait vivre tant de gens?

L'automobilisme est certainement un sport populaire, à mon avis le plus populaire même, car il est pratiqué comme sport par l'élite de la société, il entraîne avec lui l'existence de centaine de mille familles qui ne peuvent que lui donner toute leur sympathie.

Comptez le nombre imposant des chauffeurs, ajoutez-y celui des ouvriers de l'automobile et des accessoires, et concluez!

Vous verrez sûrement que M. Gaillot a perdu son pari.

JEAN DURENNE,
mécanicien à Puteaux.

M. A. Gaillot, de Lille, doit-être un bien fervent boxeur, pour affirmer avec autant de sérénité que son sport favori est le plus populaire.

Tout d'abord, il faudrait s'entendre sur la signification du mot « populaire ».

Si ce mot sous entend sport pratiqué par le plus grand nombre, il faut nous incliner devant le cyclisme, roi incontesté de notre époque et véritable rénovateur de notre race, car c'est de lui qu'est sortie toute la campagne sportive, dont nous commençons à récolter les fruits magnifiques et sains.

Dans un avenir rapproché, peut être le cyclisme sera-t-il détrôné par le football, mais nous n'en sommes pas encore là.

Mais si le mot « populaire » signifie « sympathique » alors, il n'est plus permis de discuter: Le sport le plus populaire est celui qui nous redonna la foi, qui nous permit de nous sentir pleins de mâle courage, qui nous montra que nous n'avions rien perdu des qualités ancestrales, que nous n'avions pas dégénéré.

Ce sport, c'est celui qui est nôtre par tant de sang généreusement versé, c'est celui qui nous valut l'éclosion de tant de héros — et de martyrs — c'est l'aviation!

Dans les bourgades les plus lointaines, les plus reculées, il est permis d'ignorer la boxe, le football, même le cyclisme; mais nulle part on n'ignore l'aviation.

L'aviation jouit d'une popularité saine, de bon aloi tandis que la boxe...

La première compte ses pionniers, ses champions parmi l'élite, tandis que la seconde...

Je laisse le soin de conclure à M. Gaillot lui-même.

CAPITAINE X.

Parmi les réponses nombreuses que nous valut l'insidieuse question de notre lecteur lillois, nous avons choisi les plus caractéristiques.

On remarquera que chacune donne d'excellentes raisons en faveur du sport qu'elle préconise et qu'il est assez difficile, pour ne pas dire impossible, de les départager.

En effet, deux réponses s'imposent, suivant que le terme « populaire » est pris dans le sens de « pratiqué par le plus grand nombre » ou de « plus admiré, plus sympathique ».

Dans le premier cas, le cyclisme paraît devoir l'emporter très nettement.

Dans le second, la palme revient sans conteste à l'aviation.

Qu'en pensent nos aimables lecteurs?

OU FAUT-IL METTRE LA SELLE?

Voulez-vous avoir l'obligeance de me fixer sur la question suivante, que nous ne pouvons arriver à résoudre :

Doit-on placer la selle de sa bicyclette perpendiculairement au-dessus du pédalier, ou doit-on la mettre en avant ou en arrière?

Pourquoi certains coureurs se lèvent-ils sur leurs pédales?

A. JAULGER,
Versailles.

La place normale de la selle n'est pas au-dessus du pédalier, et encore bien moins en avant. Elle doit être placée en arrière de la verticale passant par l'axe du pédalier, et d'une quantité qui dépend de la position adoptée par le cycliste.

Le recul maximum existe, d'après ce que l'on peut observer chez les coureurs routiers — les mieux qualifiés pour juger de cette question en connaissance de cause — lorsque l'axe de la selle est sur la verticale passant au milieu de la distance séparant le pédalier de l'axe de la roue arrière.

En plat, pour le touriste surtout, un certain recul est admirable; mais, en côte, on tend toujours à venir vers l'avant, pour donner plus de force au coup de pédale.

Les coureurs qui se lèvent sur leurs pédales emploient ce procédé pour ajouter à la détente musculaire le poids du corps portant alternativement sur l'une ou l'autre pédale.

Cette pratique n'est point à préconiser car elle donne une allure heurtée, un style déplaisant et ne fait pas gagner grand'chose. Pousser en souplesse est bien mieux.

EUGÈNE PH.,
rue Charles-Laffitte, à Neuilly.

POURQUOI LES BICYCLETTES ONT-ELLES DES ROUES ÉGALES?

Il est assez curieux de voir, parmi les cyclistes, des grands diables juchés tout en haut d'une tige de selle, sortie ridiculement du cadre Ils ont l'air d'être perchés sur un échalas.

Pourquoi a-t-on adopté des roues égales de 0,70 centimètres et des cadres si petits?

N'y aurait-il pas avantage à faire des roues et des cadres appropriés à la taille du cycliste? Et ne pourrait-on pas faire, au moins, la roue motrice plus grande?

M. BLONDET,
Compiègne.

Le spectacle d'un « grand diable » juché sur une bicyclette à cadre de 0,52 ou 0,55 est, en effet, assez plaisant; et il semblerait plus normal de prévoir des cadres plus assortis de dimensions. Mais il y a lieu de considérer que le poids du cadre croîtrait en même temps que ses dimensions et que, d'autre part, l'adoption de deux ou trois séries de cadres supplémentaires compliquerait la construction. Il faudrait, en effet, augmenter le stock des approvisionnements, agrandir les magasins destinés à le recevoir, et ceci s'appliquant tant aux matières premières qu'aux bicyclettes finies, immobiliserait un capital assez important. Cette dépense ne paraît pas justifiée par une simple question d'esthétique.

L'échelle des cadres, qui va de 0,52 à 0,60 centimètres — ces derniers peu usités — est grandement suffisante et a été indiquée par l'usage.

L'adoption des roues égales, de 0,65 ou 0,70 centimètres, a eté dictée par des considérations analogues. De plus, l'égalité des diamètres permet de simplifier les matières premières et les rechanges en les unifiant. Cette unification des jantes et des pneus a permis l'établissement de grandes séries et, par conséquent, un abaissement notable du prix de revient. Enfin, si les roues n'étaient point égales, il serait difficile de se livrer à cette excellente opération qui consiste à finir d'user sur l'avant, moins chargé, les pneus commencés à l'arrière. Et les coureurs qui emportent un assortiment de pneus et de boyaux, seraient bien embarrassés s'il leur fallait doubler leurs rechanges...

En ce qui concerne la roue motrice, il n'y aurait aucun intérêt à la faire plus grande que la roue directrice. Ceci s'explique, non seulement par les raisons précitées, mais encore par ce fait que, la puissance musculaire du cycliste étant limitée, sa vitesse ne serait nullement accrue, l'accroissement du diamètre nécessitant un plus grand effort de propulsion.

Votre proposition revient, en somme, à cette supposition, que l'augmentation du développement provoque un gain de vitesse, sans effort supplémentaire, ce qui est mathématiquement faux.

En résumé, il n'y a aucun avantage à adopter des cadres plus grands ou des roues inégales.

UN CONSTRUCTEUR.

QUESTIONS NOUVELLES

POURQUOI LES TÊTES DE FOURCHES SE ROMPENT-ELLES?

Je viens de voir un cycliste se blesser grièvement par suite de rupture de la tête de fourche de sa machine.

Or, il m'a semblé que sa roue s'échappait en avant au cours de la rupture; ce fait ne provient-il pas de ce que la roue n'est pas dans le prolongement du tube de direction, mais en avant et par conséquent en porte à faux.

On aurait dû remédier depuis longtemps à ce défaut.

OCTAVE LAHAYE,
Neuilly.

A QUOI SERT LA TOILE DU RING?

Au Wonderland et à d'autres salles de boxe, j'ai vu que l'on met une simple toile sur le plancher. A quoi sert-elle?

Car ce n'est pas pour rendre le plancher plus doux ou élastique. Alors?

GEORGES BOIS,
rue de Rivoli, Paris.

QUE DEVAIENT-ILS FAIRE?

Au cours de la Traversée de Paris à l'Aviron, certains incidents et accidents se sont produits qui ont soulevé d'ardentes discussions.

La question de droit, si je puis dire ainsi ne se pose même pas, mais en fait, il me semble que le naufrage des concurrents, surtout causé par une influence étrangère telle que le passage d'un remorqueur ou d'un bateau mouche, devrait faire annuler la course.

Qu'en pensez-vous? En tout cas, les vainqueurs n'ont pas eu le beau geste. Dans un vélodrome, ils eussent été sifflés.

PIERRE MORIN.
Le Perreux.

Y A T-IL EU DES AUTOMOBILES A CYLINDRES HORIZONTAUX?

Un de mes amis m'a affirmé tout récemment que ses débuts dans l'automobilisme furent effectués sur une voiture à cylindres horizontaux, voici environ 20 ans. Cela me semble un peu dur et je ne suis pas éloigné de penser que mon ami a voulu m'en faire accroire.

Voulez-vous me renseigner à ce sujet, vous m'obligeriez fort.

D. LE RIVENCQ,
à Liège.

ECHAPPEMENT LIBRE OU SILENCIEUX

Je vous serai reconnaissant de bien vouloir publier ces deux questions dans le Petit Dictionnaire Sportif *de la* Vie au Grand Air *:*

Quel coefficient d'excédent de puissance sur la marche avec silencieux, possède un moteur d'automobile fonctionnant à échappement libre?

Quels sont les inconvénients de l'échappement libre et les systèmes les plus recommandables?

A. C.
Brême.

POUR LA COURSE A PIED

Je vous prie de bien vouloir m'indiquer, par l'intermédiaire de votre Petit Dictionnaire Sportif, *quel est l'équipement nécessaire pour la course à pied. Je vous serais également reconnaissant de m'indiquer une méthode d'entraînement.*

JEAN RAYNAUD,
Falaise (Calvados).

Nous donnerons dans notre numéro du 31 mai, les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

C. DE P., *abonné.* — 1° Cette voiturette n'a pas encore fait ses preuves. 2° La Bayard-Clément ou la Delage.

J. PCHELASKOWSK, *Minsk (Russie).* — 1° Le flotteur central du Curtiss. 2° L'hydro-aéroplane Curtiss, du type Robinson.

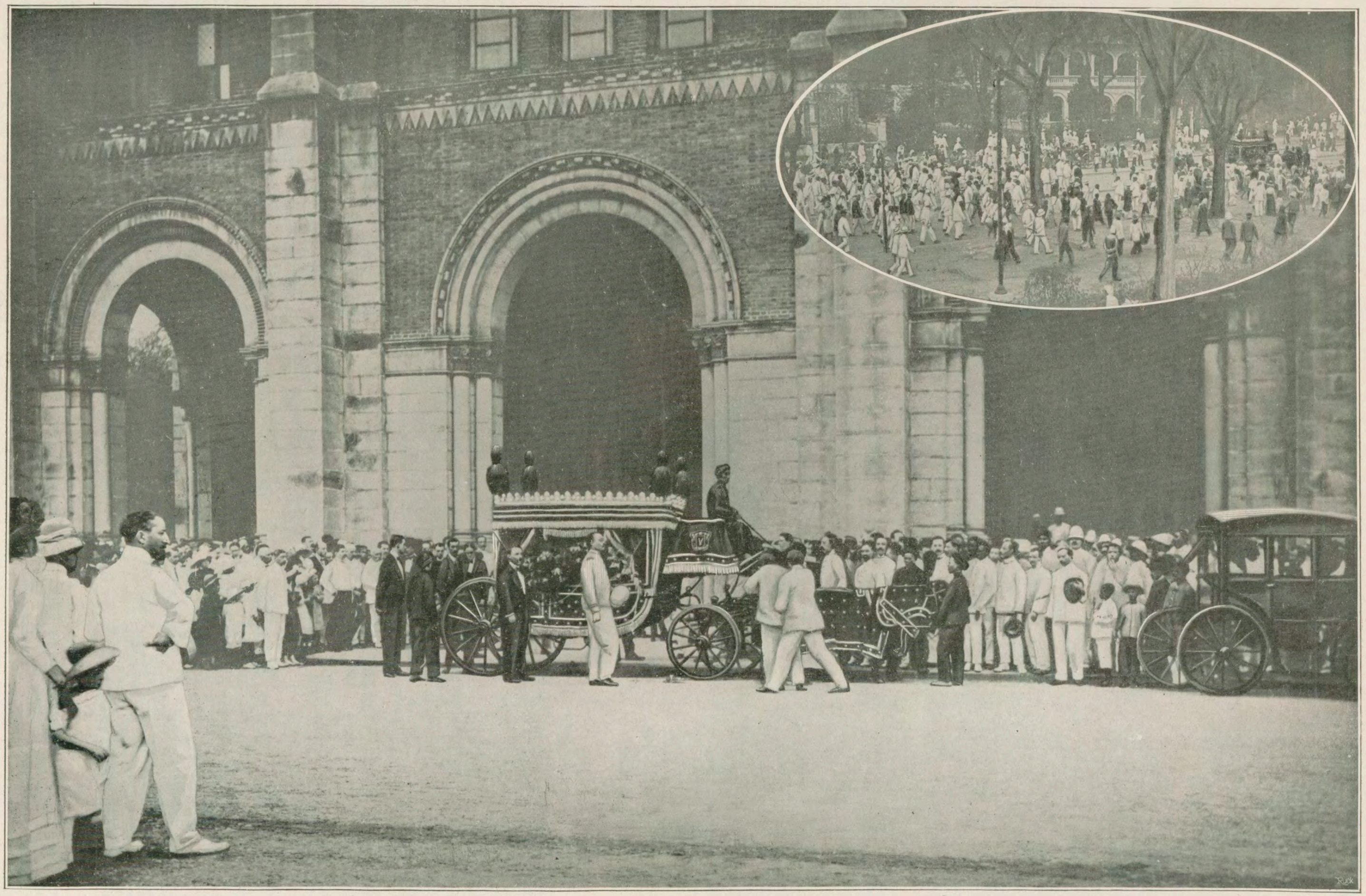
K. HOFMANN, *Hambourg.* — C'était, en effet, la photographie d'un aéroplane « Mars Eindeker ».

UN ABONNÉ, *Moscou.* — Nous avons signalé que Nicolas Kostine avait fait son apprentissage à Mourmelon.

YVAN MESNAUD, *Poitiers.* — Vous trouverez tous ces renseignements dans l'annuaire de l'U.S.F.S.A. 35, rue de Provence. Le record du saut en hauteur à cheval appartient à MM. René Ricard et Juge-Montespieu, qui au concours hippique de Vittel sautèrent l'un sur son cheval « Montjoie », l'autre sur son cheval « Biskra », 2 mètres 36.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront, à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser. Nous les prions de collaborer à cette rubrique en nous adressant eux-mêmes des réponses.

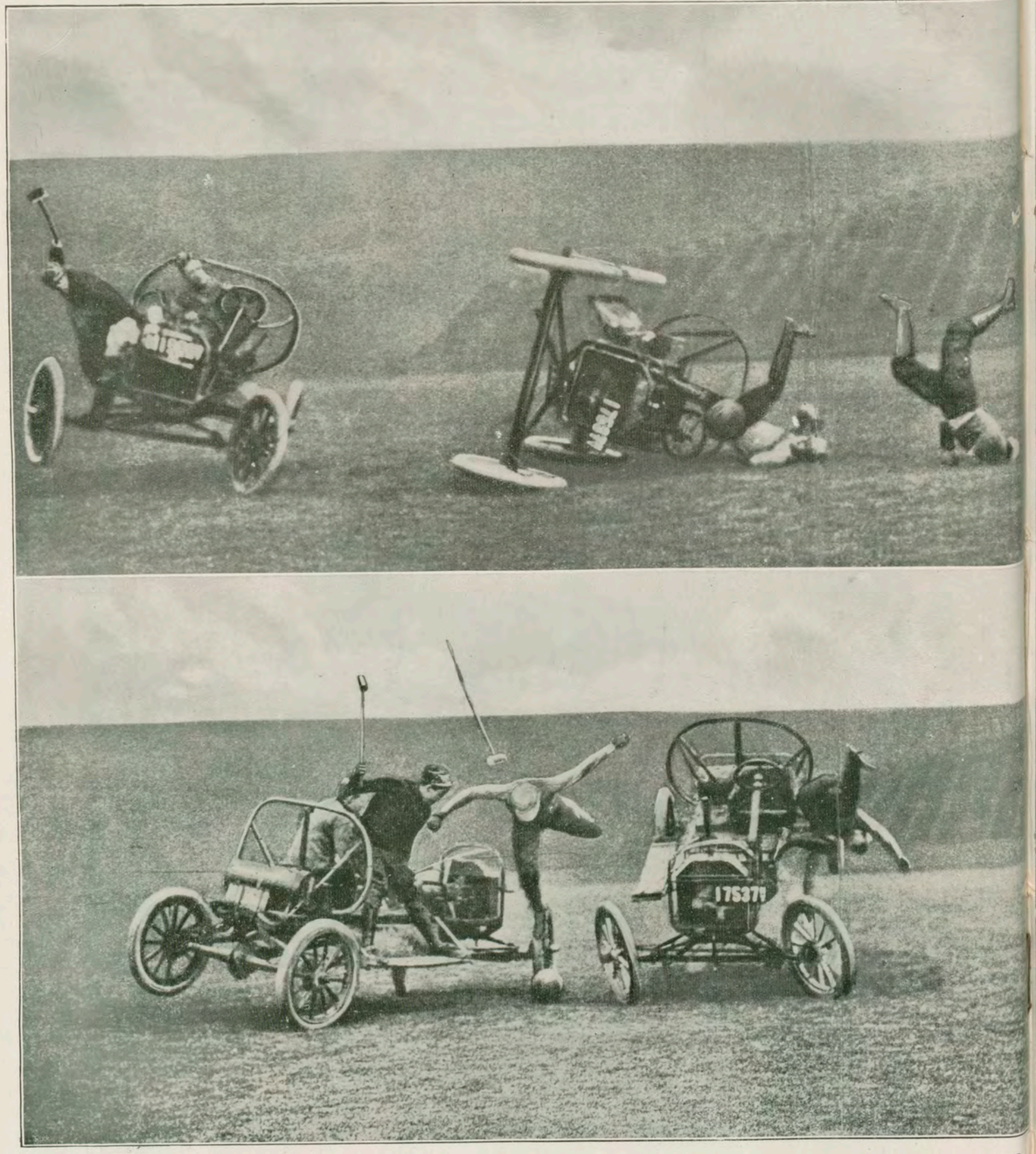
LES OBSÈQUES DE GÉO VERMINCK A SAIGON



LE CORTÈGE SORT DE L'ÉGLISE

Saïgon a fait de grandioses obsèques au brillant aviateur français Géo Verminck, qui se tua à Mytho, sur le Mékong, au cours d'un vol piqué. Suivant les journaux locaux, jamais on n'avait vu cortège aussi imposant. C'est à 5 heures, dans la cathédrale de Saïgon que fut célébrée la cérémonie. Des indigènes portaient la multitude de couronnes offertes au pauvre disparu. Des discours furent prononcés par MM. Gourbeil, gouverneur de Cochinchine, Féraudy, pour l'Aéro-Club de Saïgon, le capitaine-aviateur Hann et Garros, père du virtuose de l'air. Charles Verminck et Marc Pourpe vont ramener en France le corps de leur frère et ami.

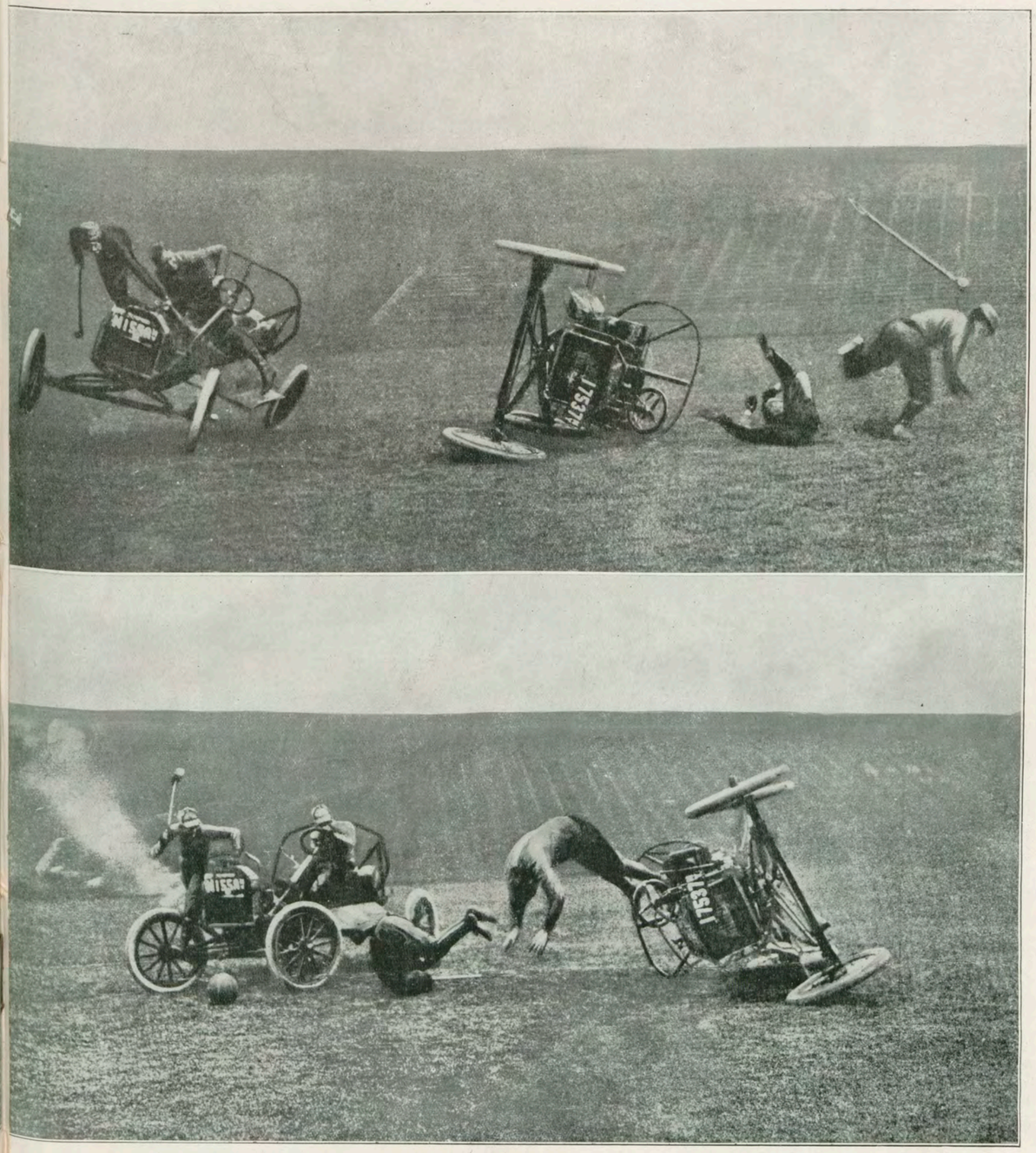
UN NOUVEAU SPORT BIEN AMÉRICAIN : LE POLO EN AUTOMOBILE



LES DIVERSES PHASES

Un nouveau sport est en train de passionner les foules américaines. Il s'agit de l'Auto-Polo. C'est à Madison Square Garden, à New-York, que les premières parties ont été jouées la saison dernière. Un match d'auto-polo comporte cinq périodes de dix minutes chacune, avec un repos de cinq minutes entre chaque période. Chaque team est composé d'une ou deux automobiles. Sur chaque voiture prennent place le conducteur et celui qui porte le maillet pour envoyer la balle dans les buts adverses.

LA VIE AU GRAND AIR

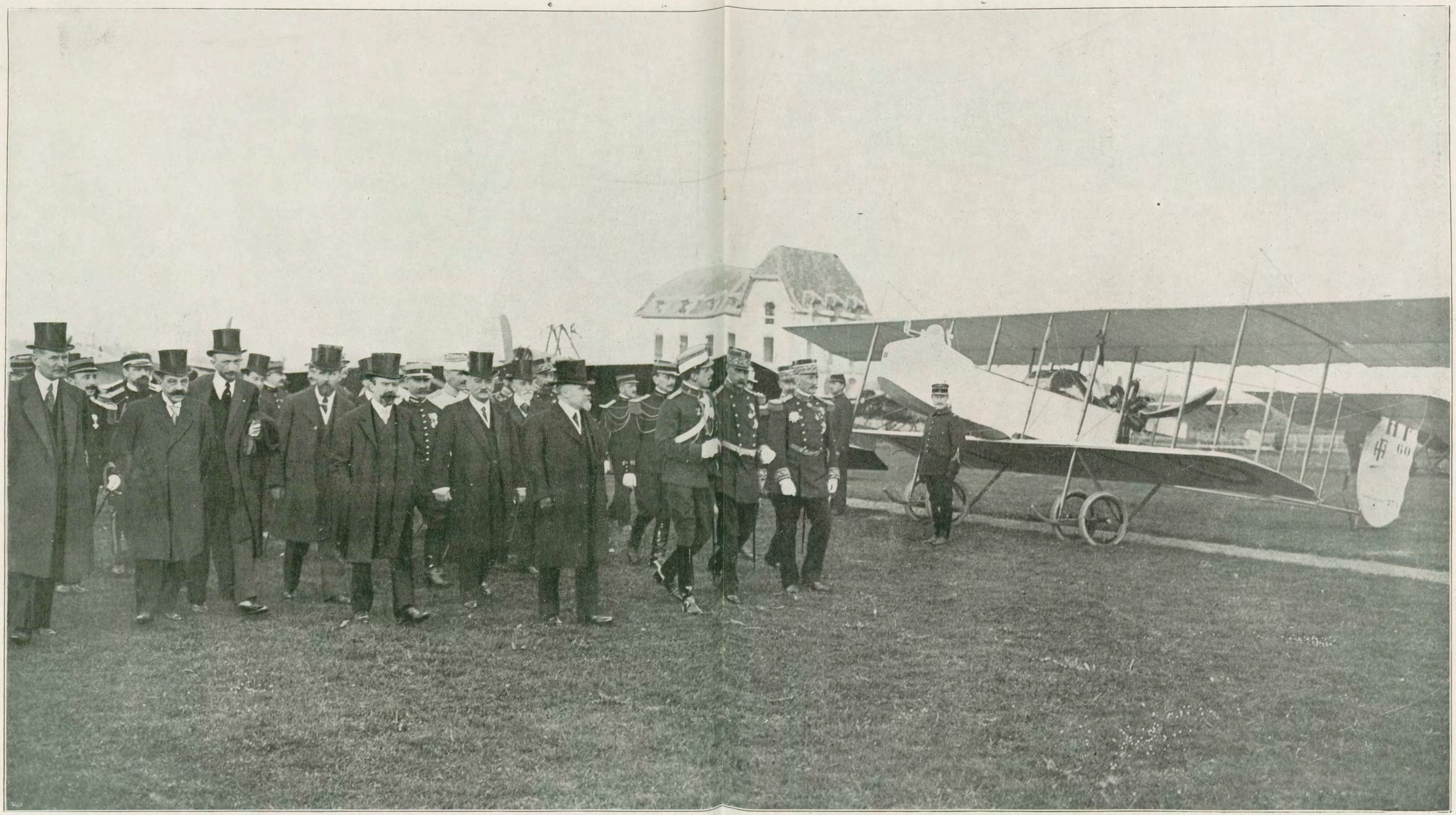


D'UN MATCH D'AUTO-POLO

Les automobiles employées sont des voiturettes de course, spécialement gréées afin qu'il soit impossible de les abîmer, même en cas de capotage, ce qui est fréquent. Celui qui a le maillet se tient courbé, les pieds attachés à droite de la voiture. Le conducteur est à gauche. Au début de la partie, la balle est placée au centre du terrain et les adversaires se tiennent à chaque bout du ground. Au signal de l'arbitre, les voitures se précipitent et la lutte commence pour envoyer la balle dans les buts de l'ennemi.

LA VIE AU GRAND AIR

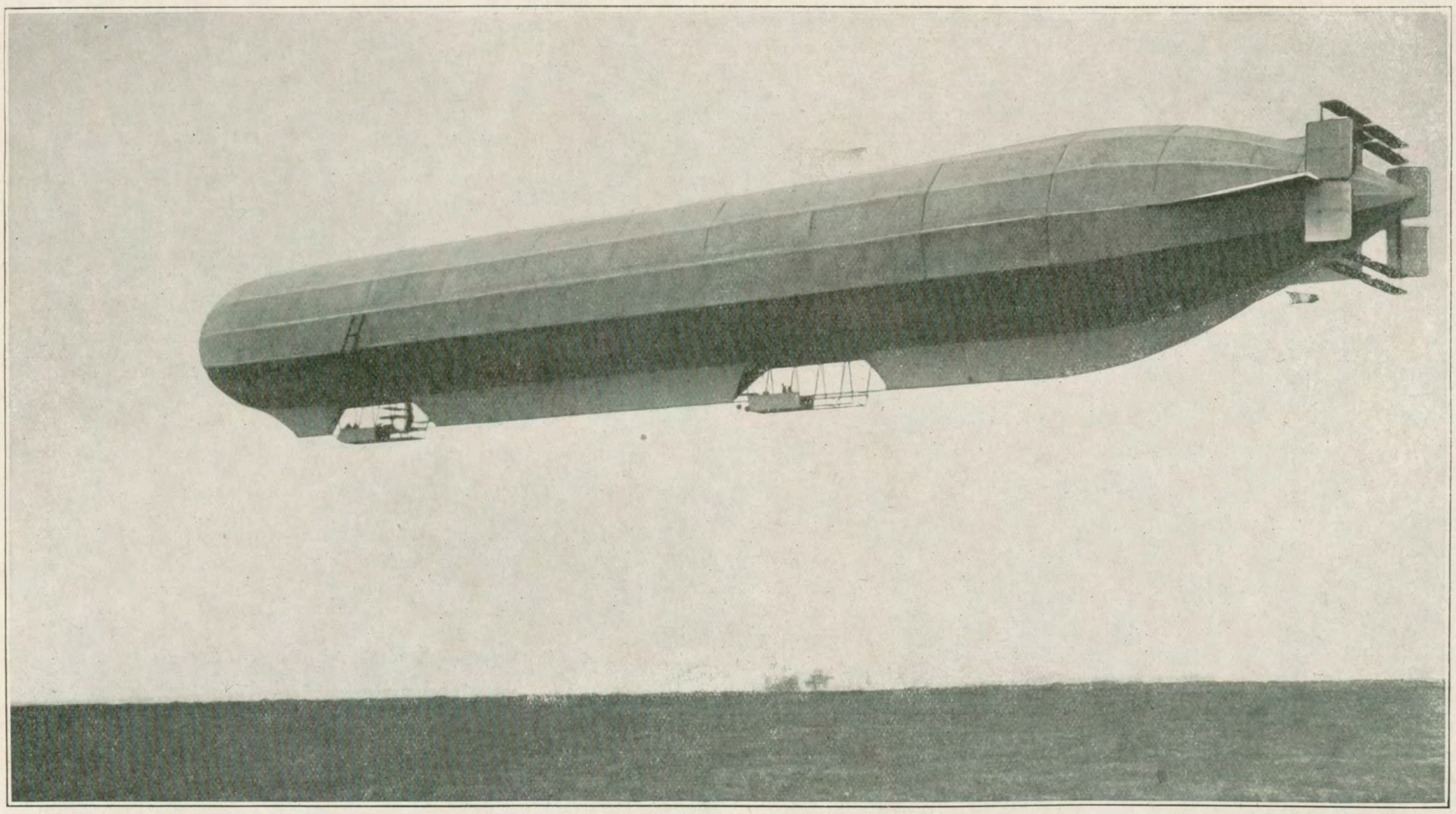
LE ROI D'ESPAGNE A VU VOLER A BUC 64 AVIONS ET 2 AÉRONATS



LE ROI D'ESPAGNE ET LE CORTÈGE OFFICIEL DEVANT LES AVIONS CIVILS

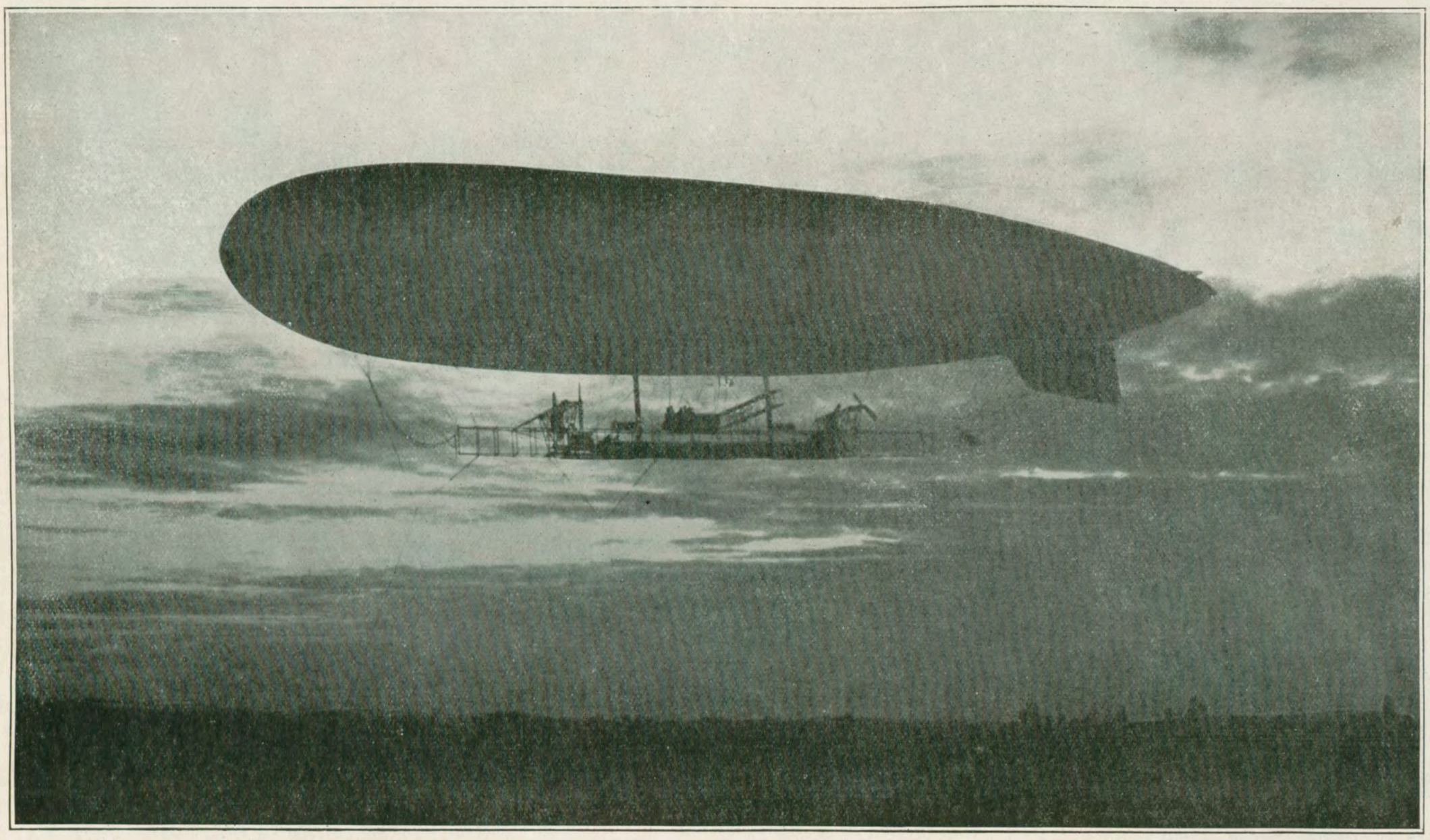
Le roi d'Espagne a terminé son séjour en France par une revue d'aviation à l'aérodrome de Buc. Jamais plus fantastique spectacle n'avait encore été admiré. Seul notre pays peut offrir une telle débauche d'énergie et de courage : 43 avions militaires étaient rangés, prêts à prendre le départ ; une escadrille de 6 biplans arrivant de Sissonne vint atterrir ; 15 appareils civils de marques différentes, pilotés par tous les champions de l'air étaient placés sur une ligne ; 2 dirigeables : le Commandant Coutelle *et le* Temps *évoluent et 10 ou 12 aéroplanes des écoles voisines vinrent prêter leur concours à la fête. Après qu'Alphonse XIII eut passé en revue les fourgons, camions et remorques de quatre escadrilles, après qu'il se fut fait présenter tous les pilotes militaires présents, et qu'il eut admiré quelques avions, les vols commencèrent : les 43 monoplans et biplans de la cinquième arme prirent tour à tour le départ, deux par deux. Le roi termina sa visite par l'examen des 15 appareils civils. Il eut un mot aimable pour chacun des pilotes, les félicitant de leurs performances qu'il connaissait à merveille. Et c'est alors que nos rois de l'air s'envolèrent à leur tour. De tous côtés en même temps, le ciel était sillonné d'oiseaux artificiels se croisant, se coupant, allant, venant, tournant autour des dirigeables et revenant pour s'éloigner à nouveau. L'apothéose de ce carrousel de l'air fut le match profondément angoissant et émouvant que se livrèrent ce roi des virtuoses qu'est Garros, sur son Morane-Saulnier, et ce roi des acrobates qu'est Chevilliard, sur son biplan. Ce fut un spectacle fantastique, admirable et, fait inconnu jusqu'ici, pas un seul appareil ne fut obligé de retarder son départ, s'envolant au commandement.*

DEUX NOUVEAUX DIRIGEABLES



LE PREMIER RIGIDE FRANÇAIS, LE " SPIESS "

Le dirigeable rigide Spiess, *construit par la Société* Zodiac, *fait presque quotidiennement des sorties aux environs de Saint-Cyr. Ce rigide d'essai a donné des résultats que n'osaient espérer les constructeurs. Il permet à l'équipage de bord et de terre de se familiariser avec toutes les manœuvres. Grâce au* Spiess-Zodiac, *nous pouvons penser qu'un jour prochain viendra où nos rigides rivaliseront avec les* Zeppelins.



LE DIRIGEABLE " COMMANDANT COUTELLE "

Le nouveau dirigeable souple de la Société Zodiac, *le* Commandant Coutelle, *a pris part à la revue d'aviation de Buc. Cette unité, commandée par l'armée, cube 9.500 mètres, est longue de 90 mètres, et est munie de deux moteurs 6-cylindres* Laviator *de 200 chevaux chacun.*

La science de la santé[1]

PAR **H. MIRVILLE**, ancien instructeur du cadre fixe de Joinville

CHAPITRE VII

(Suite)

Il faut enfin choisir une multiplication bien appropriée à sa musculature et avoir des changements de vitesse pour les pentes un peu fortes.

Il ne faut pas chercher à faire de vitesse sur les montées; on peut très facilement se forcer le cœur et transformer un excellent exercice en un destructeur de la santé.

L'automobile est un excellent sport d'agrément et permet de respirer l'air pur loin des villes. Il ne faut cependant pas abuser de la vitesse, et surtout considérer comme exercice suffisant la trépidation de l'auto!

Quant à *l'aviation*, elle permettra des cures d'air plus merveilleuses encore, mais dans quelques années seulement! En tout cas, elle nous apparaît comme un merveilleux exercice d'adresse, de sang-froid et d'audace. Les aviateurs arrivent à « sentir » l'équilibre de leur appareil, comme le cavalier celui de son cheval.

Equitation. — Nous en arrivons ainsi à l'équitation, l'un des sports les plus nobles et les plus agréables, mais assez coûteux à pratiquer en dehors de l'armée, à la ville.

Au point de vue de la santé, l'équitation est excellente, en ce sens qu'elle mobilise assez rudement toutes les parties du corps, pour les commençants, pour ceux qui montent des chevaux difficiles à allure vive et franchissent des obstacles.

Mais pour la moyenne, l'équitation nous apparaît comme un exercice assez incomplet. Les jambes sont relativement immobilisées dans une position demi-fléchie, à tel point qu'en hiver, les cavaliers subissent la torture de l'immobilité sous le froid. Les fessiers sont constamment comprimés par le poids du corps retombant sur le cheval, soit à chaque réaction, soit toutes les deux réactions. Finalement la circulation, dans toute la partie inférieure du corps, est assez mauvaise. La culotte serrée au genou, la botte ou la molletière serrée sur la culotte augmentent encore cet inconvénient.

Le cavalier a donc très souvent des varices ou des hémorroïdes.

De même s'il conserve une taille relativement mince, il a assez souvent un ventre respectable, parce qu'il finit par monter sans effort, « en souplesse », et tient en équilibre par d'imperceptibles mouvements de reins.

Pour éviter ces inconvénients, je conseille vivement de serrer le moins possible les jambes dans la culotte et la botte, dans la mesure compatible avec une esthétique acceptable et de faire au débotté les mouvements de flexion et d'extension des *jambes* et du *tronc* indiqués au chapitre III.

SPORTS DE DÉFENSE

Escrime. — Les cavaliers sont les plus fidèles des escrimeurs. Equitation, escrime vont souvent de pair. Tout au moins l'escrime est-elle restée longtemps un sport noble. C'est encore aujourd'hui un sport relevé, mais il faut bien reconnaître que l'épée l'a singulièrement démocratisé. Il fallait des années d'étude pour faire un fleurettiste passable. On se contente de quelques mois d'épée pour tirer en public. Nous le regrettons profondément, car au point de vue du sport, c'est certainement une décadence.

On a voulu, parfois, soutenir que l'escrime était un sport complet. Cela ne nous paraît pas exact. D'abord, c'est un exercice asymétrique, car les tireurs dans les deux gardes sont bien rares et l'épaule droite tend à s'abaisser. Puis les muscles des jambes et ceux du tronc travaillent trop dans la même direction et les abdominaux antérieurs travaillent peu. Il faut craindre enfin l'entraînement de l'assaut et la fatigue nerveuse qui résulte d'une leçon prolongée.

Il n'en reste pas moins que l'escrime est un très bon exercice qui donne la vitesse, le coup d'œil et le jugement et fait bien..... transpirer ses adeptes!

Et puis, malgré notre peu de sympathie pour le duel, nous reconnaissons qu'il peut être nécessaire d'aller sur le terrain et, ma foi, ce jour-là, il est préférable de savoir tenir un fleuret, une épée qu'une simple canne.

La canne, le bâton. — Cependant, l'exercice de la canne est excellent pour donner la vigueur et la souplesse du bras, du poignet et de l'épaule. Ce peut être aussi un excellent moyen de défense. Il est, d'autre part, assez facile de s'exercer des deux mains.

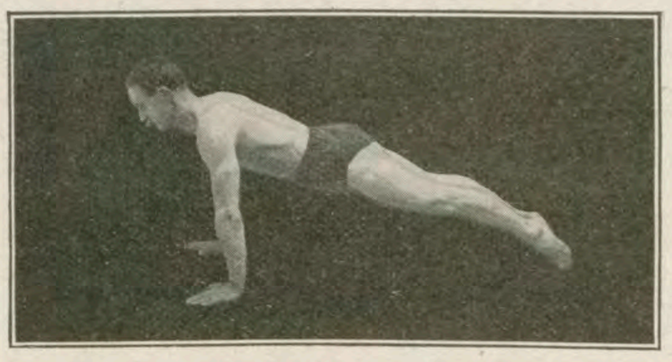
Le bâton est tout à fait délaissé aujourd'hui; il n'en subsiste plus que les souvenirs des anciennes leçons d'ensemble sur quatre faces qui faisaient fort bel effet dans les fêtes de gymnastique.

La boxe. — Nous avons déjà dit toute notre préférence pour la boxe française. A notre sens, c'est un des exercices les plus complets, les plus parfaits et qu'il serait très désirable de répandre partout. Il exige une grande mobilité, un sens de l'équilibre très affiné, une résistance musculaire et organique considérable. Enfin, il donne une notion de la distance, une vitesse et une confiance en soi merveilleuses.

La boxe anglaise offre des avantages analogues, mais elle est plus brutale, moins élégante, moins sportive en somme, et moins parfaite au point de vue du développement corporel.

Nous n'admettrons jamais, pour notre part, que le but d'un sport puisse être de « démolir » un adversaire, par knockout ou autrement. Le mettre en infériorité, oui; le massacrer, non. Nous restons fidèles aux principes des touches de l'escrime et de la boxe française.

La Lutte. — La lutte, gréco-romaine, ou la lutte libre sont de bons exercices mais qui tendent trop à développer la force musculaire. Nous ne l'admettons volontiers que pour des poids légers travaillant en souplesse.



APPUI FACIAL. BRAS ALLONGÉS

Cet exercice fortifie les membres supérieurs et les muscles abdominaux. Remarquer la rectitude du corps, des pieds à la tête.

C'est dans ce cas un excellent exercice général très épuisant d'ailleurs. Le *Jiu-jitsu* nous paraît un merveilleux exercice mais un peu brutal, malgré la savante progression que nous avons indiquée sommairement au chapitre VI.

SPORTS D'ÉTÉ

La natation est certainement l'un des sports les plus complets et les plus sains.

Elle est trop délaissée en France; il y a peu de piscines, et les rivières sont mal utilisées.

La natation est un exercice de développement s'adressant à toutes les masses musculaires et les faisant agir synergiquement en vue de la progression. C'est un merveilleux exercice de respiration, de résistance. C'est aussi une excellente école d'adresse, d'audace, de sang-froid. C'est d'autre part, un exercice utile au premier chef puisqu'il nous permet de nous sauver nous-mêmes ou de sauver les autres d'un danger de mort.

Enfin rien de plus aisé pour un bon nageur que d'accomplir des prouesses sportives, soit en plongeant, soit en faisant de la vitesse ou du fond, avec les nages nouvelles.

Il faut craindre seulement les refroidissements au sortir du bain, et faire une vigoureuse réaction par la friction ou la marche rapide.

Le canotage. — Egalement sport de plein air, le canotage est un merveilleux exercice de résistance.

Nous lui reprochons seulement de ne comporter qu'un mouvement unique, indéfiniment répété, et par suite de ne pas développer l'adresse, ni même l'harmonie du système musculaire : le canotage doit être complété par des exercices d'extension, de flexion latérale du tronc, de fixation d'épaule en arrière.

Bien entendu la « rame en couple » seule est à conseiller au point de vue de l'exercice complet.

SPORTS D'HIVER

Le Patinage est un merveilleux exercice d'adresse et de résistance : c'est en somme un genre particulier de course, plus complet que la course ordinaire au point de vue de la force des chevilles, de l'adresse des jambes et du travail des muscles latéraux du tronc.

Veiller seulement à l'entraînement, à l'excitation et à la courbature.

Le *Ski* nous paraît excellent, ainsi que les différents sports de montagne, le *toboggan*, par exemple, qui relève un peu du jeu et de l'acrobatie.

LES GRANDS JEUX

Que dire des grands jeux qui ne soit connu. Nous regrettons pour les enfants et jeunes gens les jeux de barre et de balle, qui étaient excellents et plus aisés à pratiquer que les jeux actuels. Ils reviendront peut-être un jour.

La barette ou association est un excellent jeu, un peu moins violent que le « rugby ».

Nous ne partageons pas les préventions habituelles envers ce dernier jeu. Certes il est brutal, mais il le deviendra de moins en moins au fur et à mesure qu'il sera pratiqué par de plus jeunes équipes. Il suffirait d'ailleurs d'une réglementation un peu sévère contre ceux qui cherchent la victoire dans les matches en démolissant les hommes du team adverse.

Ce que nous voyons surtout dans ces jeux, c'est le rôle de la discipline. Elle est si nécessaire à inculquer à nos jeunes gens que toute autre considération doit disparaître devant celle-ci :

Notre faiblesse nationale, c'est le manque de discipline dans l'effort. Disciplinés nous serions invincibles.

Que les parents songent à cela avant de s'insurger contre les petits dangers que courent leurs fils en jouant le rugby.

Au point de vue de la santé, il faut un entraînement progressif qui existe tout naturellement pour les jeunes équipiers. Il faut encore quelques précautions hygiéniques sur le terrain, qui sont généralement observées.

Le *hockey* est un très bon sport, qui gagne du terrain.

Le *Tennis*, sport élégant pour certains, sport énergique pour d'autres est en somme très hygiénique, mais développe trop la partie droite du corps. Il est très désirable cependant que sa pratique, se répande, à la condition que les jeunes filles françaises jouent réellement et ne se contentent pas de flirter.

Le *golf* enfin, dont on vante les bienfaits exige des espaces énormes. Il nous apparaît surtout comme l'occasion pour les gens d'un certain âge, de marches accidentées et très hygiéniques par conséquent.

En somme, faire tous les jours une *demi-heure* d'exercices gymnastiques, et cultiver *un sport* favori, de plein air, voilà ce qu'au XX^e^ siècle doit faire toute personne soucieuse de conserver sa santé, sa souplesse, sa résistance à la maladie.

CHAPITRE VIII

(1) *Déformations des enfants et des jeunes gens :* Épaules voutées. — Scoliose. — Lordose ou Ensellure. — Déviations des jambes et des pieds.

(2) *L'Arthritisme :* Ankylose du cou, de l'épaule, de la colonne vertébrale. — Le genou.

(3) *Les troubles de nutrition* : Essoufflement. — Paresse de l'estomac et des intestins. — Varices. — Obésité. — Neurasthénie.

Jusqu'à présent nous nous sommes adressés aux personnes normalement constituées et nous leur avons indiqué la méthode qui nous paraît la plus pratique pour conserver leur santé, leur souplesse, leur adresse, pour augmenter leur vigueur et leurs moyens de défense.

Nous avons complété cet exposé par un rapide aperçu des sports et du rôle qu'ils peuvent jouer dans la vie normale des jeunes gens et des adultes.

De parti pris, nous avons réservé les exercices propres à corriger ou à atténuer les nombreuses petites misères dont souffre notre humanité civilisée.

Nous allons aujourd'hui indiquer brièvement à nos lecteurs les moyens de remédier à ces maux par l'exercice.

Nous n'entendons nullement nous substituer ici au médecin. Toute affection organique doit être soumise à l'examen médical, et seul le docteur a qualité pour se prononcer sur le traitement à suivre.

Mais dans bien des cas la médecine ne peut intervenir, ou elle a besoin d'un aide extérieur, qui est le mouvement.

Dans ce sens, il faut bien avouer que les docteurs sont très peu enclins à employer la médication par l'exercice.

(1) Voir les n^os^ 757 et suivants.

C'est pourtant la plus économique, la plus simple et souvent la plus efficace. Il faut seulement éviter les exercices trop violents qui iraient a l'encontre du but cherché, en fatiguant les organes internes, ou les parties du corps à modifier.

Principe général. — En tout cas, il est un principe presque absolu, c'est que sauf de très rares exceptions, le traitement local par l'exercice doit être accompagné d'un traitement, c'est-à-dire d'un exercice général.

C'est le même principe qui nous a guidé dans le choix de tous les exercices. D'abord des exercices de dépense, puis des exercices locaux.

Il convient, en effet, d'augmenter avant tout l'activité vitale de l'individu. On le met ainsi dans les meilleures conditions pour lutter contre la déformation ou la faiblesse que l'on veut corriger.

LES ENFANTS

Les jeunes enfants sont sujets à bien des petites misères qu'il faut combattre le plus tôt possible, pour éviter qu'elles n'arrêtent sa croissance ou sa formation.

Le tout petit bébé se livre souvent, lorsqu'il crie ou se démène dans son berceau à de véritables efforts physiologiques, qui produisent une « hernie ombilicale » c'est à-dire la saillie au niveau de l'ombilic d'une petite anse intestinale. Il faut alors vous dit le médecin lui faire porter un petit bandage avec un renflement qui appuie sur l'anse et l'empêche de saillir davantage.

Nous conseillons en outre de faire exécuter à l'enfant, de véritables petits exercices des abdominaux. Rien de plus facile, il suffit de l'inciter à se redresser en lui présentant un objet brillant : son biberon, un jouet, etc., tout en lui appuyant doucement sur son petit bandage à l'endroit de la saillie ombilicale.

Un peu plus tard en jouant avec lui, vous le ferez se relever en avant, en l'aidant un peu, les pieds fixés par l'une de vos mains — et peu à peu, l'enfant exécutera sans aucune difficulté, ces exercices de redressement du tronc qui ont dû vous sembler pénibles dans les débuts. Sa hernie rentrera naturellement et il acquerra une sangle abdominale très vigoureuse.

Constipation. — Nous voyons dans ces exercices un bon remède contre la constipation, et d'une façon générale contre la tendance aux dérangements intestinaux.

Mais nous nous empressons d'ajouter qu'ils sont tout a fait insuffisants dans le cas de gastro-entérite et qu'il faut un régime sévère, spécial au tempérament de l'enfant et dont les règles générales sont: alimentation légère, heures de repas régulières, repos également réguliers. C'est le médecin qui doit fixer le régime.

Poitrine peu développée. — Parfois les petits enfants ont une pauvre petite poitrine, plate et peu développée. Les parents peuvent aider singulièrement au développement de ces cages thoraciques médiocres :

1) En provoquant chez leurs bébés une sorte de respiration artificielle par des élévations et des abaissements des bras.

2) Par le renforcement du diaphragme, obtenu en appuyant légèrement sur l'abdomen de l'enfant, et en excitant en même temps son rire.

3) Les parents ne doivent pas hésiter à laisser crier quelque temps leurs bébés, cela fortifie leurs poumons, en même que cela commence le dressage de leurs caprices.

Bien entendu, l'alimentation phosphatée, les frictions sèches et humides, les bains de sel seront recommandés par le médecin, pour les différents cas de rachitisme, de nutrition retardée, etc.

Mauvaises positions de l'enfant. — Nous attirons seulement l'attention des parents sur le danger de certaines façons de porter l'enfant.

1) Il ne faut jamais soulever le bébé par les bras, à aucun âge, cela détache les épaules du corps, les fait saillir en haut et en arrière et amène des déformations.

2) Il ne faut pas le porter beaucoup sur un bras, les jambes serrées entre le bras et le corps; les jambes sont déformées, le tronc et la tête se courbent en avant ou latéralement.

3) Il ne faut pas asseoir l'enfant trop tôt (pas avant six mois) ni trop longtemps; pas plus de 5 à 6 minutes, jusqu'à un an.

4) Surtout, il ne faut pas mettre l'enfant sur ses jambes, ni essayer de le faire marcher trop tôt : ses jambes trop faibles s'incurvent, les pieds se tournent en dedans et l'enfant devient parfois difforme pour la vie.

Jusqu'à un an et demi, l'enfant doit être constamment mis sur le dos et quelquefois sur le ventre. A partir de dix-huit mois, il peut se rouler sur les coussins et les tapis, c'est un excellent exercice.

5) Quand il commencera à marcher, ne le tenez jamais par une main, et ne le soulevez jamais par un bras, s'il est sur le point de tomber, vous risquez de lui abîmer l'épaule.

6) La marche à quatre pattes est excellente pour les bras, les reins et l'entraînement progressif des jambes.

Les déformations des jeunes gens. — A partir du moment où l'enfant va en classe, c'en est fini de l'exercice naturel qu'il prenait de son mieux pendant l'enfance.

Les longues séances d'études, de lecture, la nécessité de la discipline à la maison aussi bien qu'en classe lui imposent mille obligations contraires à son développement physique normal.

Aussi les parents doivent-ils le pousser à se donner du mouvement, pendant toutes ses heures de liberté. Un enfant sain doit travailler en classe, mais jouer, rire, courir, gambader pendant les heures de récréation. A la maison, une fois les devoirs finis et les leçons apprises, il doit aussi remuer au lieu de rester immobile à lire ou à regarder des gravures.

Quoiqu'il arrive, très souvent les enfants présentent de légères déviations de la colonne vertébrale, ou des épaules mal placées, des jambes un peu déformées.

L'exercice bien compris peut avoir raison de ces petites infirmités physiques.

Souvent, nous l'avons dit, elles ont une cause générale : une nutrition un peu ralentie. Il faut donc stimuler celle-ci.

En dehors du régime fortifiant que précisera le docteur, nous conseillons d'abord l'exercice au grand air, dans les conditions indiquées au chapitre précédent: bicyclette, la course modérée, jeux, etc ..

Puis chaque déformation aura son traitement local.

Epaules voûtées. — Le jeune homme qui se tient mal a tout simplement les muscles dorsaux trop

APPUI FACIAL, BRAS FLECHIS

Même effet que le précédent exercice, mais plus intense pour les membres supérieurs.

faibles; il faut les lui renforcer par un travail approprié.

Nous recommandons les exercices d'opposition qui sont plus intéressants et permettent de mieux régler le travail que les mouvements à vide.

1) Ecartement latéral des bras, avec extension de la tête et du tronc. L'aide place ses mains sur le dos des mains du sujet et oppose une résistance légère à l'écartement. La résistance croîtra de plus en plus. L'exercice se fera à différentes hauteurs, au-dessous de l'horizontale (45° environ), à l'horizontale, à 45° au-dessus.

Remarque. — Tous les autres mouvements de redressement peuvent être employés (voir article 3). Lorsque l'épaule elle-même est mal placée. c'est-à-dire quand la clavicule est orientée un peu en avant, la correction est plus difficile.

Il faut recourir à des mouvements médicaux. Par exemple, on couche l'enfant sur le dos, et on lui fait allonger les bras en arrière. Il doit alors saisir un bâton qu'il repousse et attire tour à tour des *deux* mains. (Voir Scoliose).

Puis il travaille assis : l'aide lui maintient les épaules avec une main et lui fait exécuter l'exercice précédent.

Courbure lombaire exagérée (Lordose). — Elle provient souvent d'une faiblesse des muscles abdominaux.

Nous avons indiqué de nombreux mouvements très efficaces qu'il faut exécuter très souvent. (Voir chapitre 3).

SCOLIOSE

La scoliose ou déviation latérale de la colonne vertébrale s'accompagne toujours d'une torsion plus ou moins accentuée, de telle sorte que non seulement une épaule est plus basse, mais qu'elle est plus avancée que l'autre.

La scoliose provient souvent d'une mauvaise nutrition ou faiblesse générale, mais elle est favorisée par de mauvaises attitudes: assise en écrivant, debout (déhanchement). Il faut d'abord éviter à tout prix la mauvaise position habituelle du corps pour empêcher l'aggravation qui se manifesterait sûrement sans cette précaution.

D'autre part, les exercices destinés à corriger la déviation seront les suivants:

1) Exercices généraux de marche, course, sauts, déjà exposés.

2) Exercices locaux.

Tous seront destinés à développer la force, la tonicité des muscles du tronc, de l'épaule, du bras, c'est-à-dire du côté le plus faible, du CÔTÉ OU LE CORPS PENCHE. Ils nécessitent presque tous un aide ou un appareil.

1) L'un des plus simples est le suivant :

Couché sur le dos, les pieds attachés, les bras allongés en arrière, l'aide tire les deux bras à lui assez vigoureusement.

a) Le sujet, avec le bras du côté où le corps penche, exerce une traction pour attirer la main de l'aide, qui résiste.

b) L'aide attire à son tour la main du sujet, qui résiste.

Et ainsi dix fois de suite.

La résistance de l'aide croîtra avec les forces du sujet.

2) Mains aux épaules, flexion du tronc en avant. L'aide appuie sur la colonne vertébrale, pour bien obtenir le redressement complet.

Le sujet exécute l'extension des bras dans le prolongement du tronc.

Huit à vingt fois de suite.

3) Ce dernier mouvement peut s'accompagner d'une torsion du tronc du côté le plus faible.

Sans aide

4) Sur le ventre, pieds fixés, mains aux hanches d'abord, puis à la nuque.

Extension dorsale, avec torsion du tronc du côté le plus faible. Pendant dix secondes

5) A cheval sur un tabouret, la jambe du côté faible en avant. Incliner le corps en avant, et ramener vigoureusement le bras du côté faible en arrière, en élevant l'autre. (Fente Borghèse, en position assise).

Avec des appareils

Les barres parallèles permettent d'exécuter quelques excellents exercices. On peut les remplacer par une barre d'appui quelconque.

Le dos contre la barre, les deux bras étendus latéralement :

Saisir la barre avec les deux mains ;

Porter les deux pieds (successivement) en arrière à 50 centimètres;

Faire effort du bras le plus faible pour attirer le corps, le bras fléchi (l'autre bras reste allongé).

Le corps doit rester droit, ne pas s'écarter de la barre, et le ventre doit être énergiquement rentré.

Rester ainsi environ dix secondes.

(Nous avons vu ce mouvement appliqué avec succès par l'excellent professeur d'Education physique, M. Flori.)

Déviations des jambes. — Nous ne voulons pas aborder le sujet des malformations osseuses, qui sont du domaine de la chirurgie.

Mais bien des gens, avec un squelette à peu près normal, ont une mauvaise position relative des segments osseux, due à la faiblesse de certains muscles.

Par exemple, les jambes arquées, ou en manches de veste, sont dues à la faiblesse des muscles adducteurs et aux mauvaises positions habituelles, qui finissent par distendre les ligaments externes de l'articulation tibiotarsienne, etc.

On peut remédier en partie à cette disposition fâcheuse par les moyens suivants :

1) Dans tous les exercices journaliers, dans la station debout, écarter les pieds à l'équerre, ou même un peu plus; serrer le plus possible les jambes l'une contre l'autre.

2) Au repos, et surtout dans la position assise, au lieu de disposer ses jambes comme on le fait d'ordinaire, les genoux ouverts et les pieds reposant sur la tranche extérieure, prendre l'attitude inverse : genoux en dedans, pieds en dehors et reposant sur la tranche interne de la semelle.

3) Faire des exercices fréquents des jambes. flexions, extensions (voir article 3), la pointe des pieds tournée en dehors, et des flexions des extrémités inférieures, pieds et genoux réunis.

Pieds en dedans. — Tous ces exercices s'adressent aussi à ceux qui ont la pointe des pieds en dedans, ce qui donne une marche assez disgracieuse. D'ailleurs, la première déviation s'accompagne toujours de la seconde, bien que la réciproque ne soit pas vraie.

Genou en dedans. — La déviation interne, jambe cagneuse ou genou en dedans. est plus difficile à rectifier par le simple exercice.

Néanmoins, on obtiendra un résultat presque certain, par les procédés suivants, inverses des précédents.

1) S'asseoir, le plus souvent possible, les jambes en tailleur, c'est-à-dire genoux en dehors, pieds en dedans, sur la tranche extérieure, de façon à développer la tonicité du muscle couturier qui ramène le tibia, et par lui, toute la jambe en dedans.

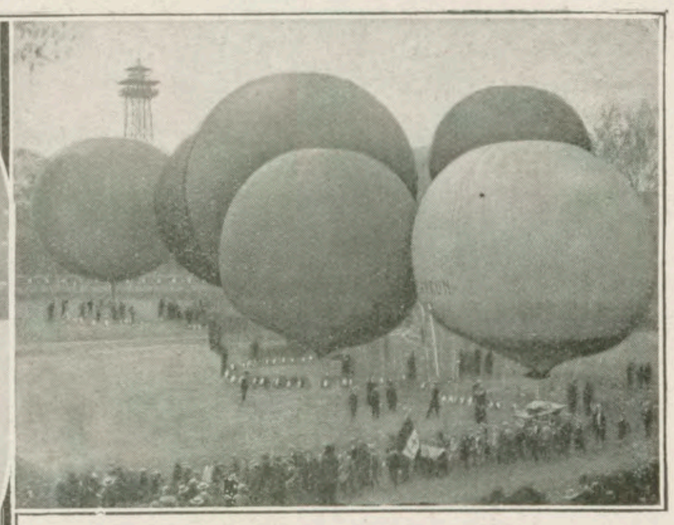
(A suivre). H. MIRVILLE.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le banquet mensuel de l'Aéro-Club a été particulièrement brillant; on y remarquait M. Rumpelmayer, Mme Goldschmith, Guillaux, Gilbert, etc.

Bouin bat l'Anglais Baldwin, à Bordeaux, dans une course de 10 kilomètres.

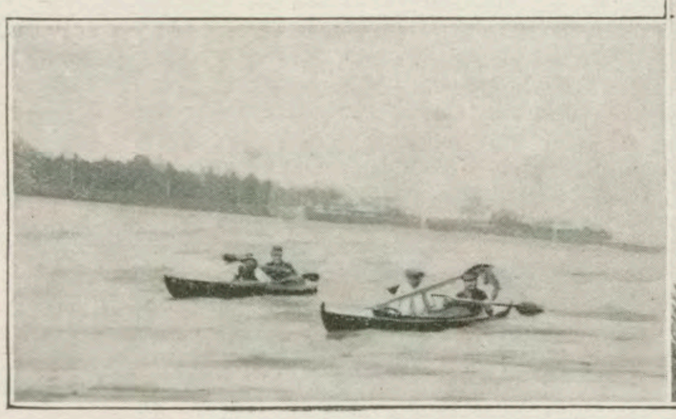
L'arrivée de Spéroni, vainqueur de la course Nice-Monaco, disputée le 4 mai.



Un départ de sphériques au parc aéronautique de Milan, le 4 mai. Ce concours était organisé en l'honneur des offciers aviateurs italiens.

Une curieuse chute d'un concurrent dans une épreuve des courses de Brigade, disputées en Angleterre à Hawthorn Hill.

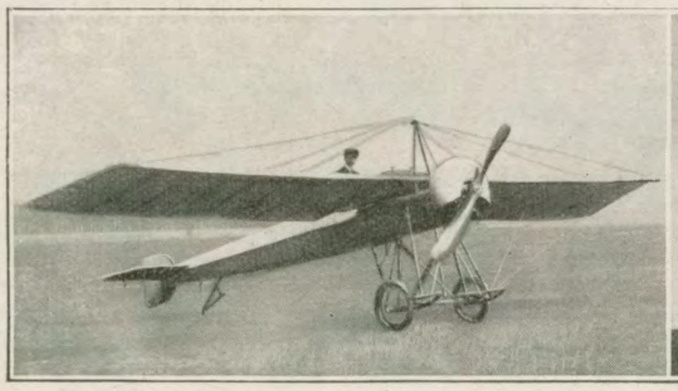
L'arrivée du Grand Prix hippique de la ville de Lyon (20.000 francs). Cette épreuve a été gagnée par Le Cid III (M. Barat) à M. Olry-Rœderer.



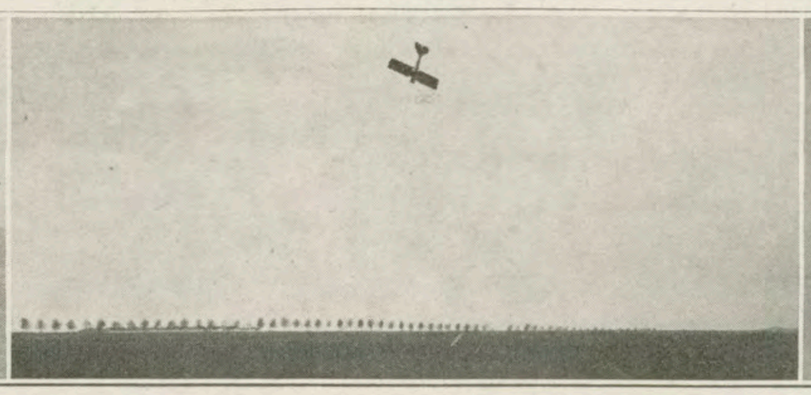
Notre collaborateur Paul Hamelle et M. Barberon; M. Mailfert et M. Ribert sont allés en canoës d'Orléans à Tours. (120 kilomètres) dans la même journée.

Sérès, vainqueur de Darragon au Parc des Princes le 11 mai. Le lendemain, il remportait la course d'une heure disputée au Palais des Sports, battant Darragon, et Dickentman.

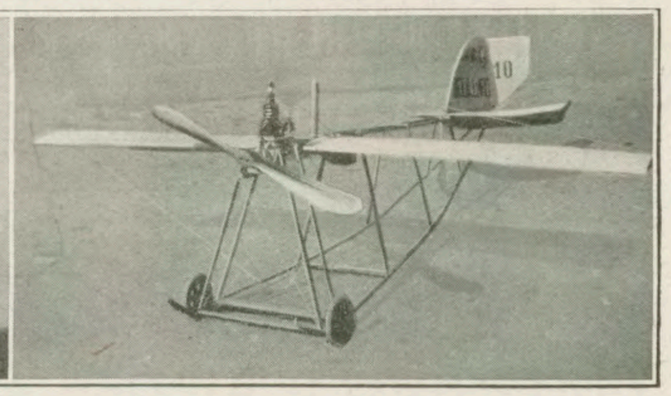
L'équipe de la société "L'Entrainement au pistolet" gagnante du championnat de pistolet de Vincennes. Cette équipe tirant les balles inoffensives Gabet, battit 4 équipes redoutables. De g. à dr. MM. Vyault, Bruneau, Marchand, Gabet.



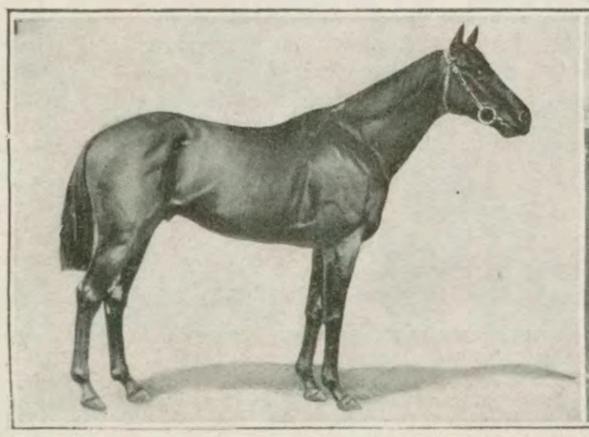
L'aviateur Schemel, sur le monoplan avec lequel il a volé de Chantilly à Cologne, concourant pour la Coupe de distance.



Photographie prise au moment de la chute de René Simon à Reims, le 7 Avril. L'excellent aviateur et son passager, le soldat Amiot, furent sérieusement blessés.



Le "Mouillard" modèle d'aéroplane réduit qui, mu par un moteur d'un cheval, a effectué des vols intéressants à Héliopolis.



"The White Knight", le fameux étalon qui a été vendu un million. Il gagna deux fois la coupe d'Ascot.

Le baptême de l'"Icare". De g. à dr: MM. Bienaimé, Mallet, Deutsch de la Meurthe, Rumpelmayer, J. Schneider, Weymann, G. Besançon.

Léon Delevoye, qui a battu René de Eynde, à Dieppe.

Hourlier, Pouchois et Ellegaard, avant de se mettre en selle pour disputer le Grand Prix de la Pentecôte.

HIPPISME

Un vieil entraîneur

La carrière merveilleuse de l'entraîneur-jockey John Osborne.

L'AUTRE jour, à Chester, la rentrée aux balances du vainqueur du Chester Cup a été l'occasion d'une manifestation chaleureuse en l'honneur de l'heureux entraîneur.

C'est que cet entraîneur est une véritable figure du turf anglais : ses débuts comme jockey remontent à l'année 1846 et, malgré ses quatre-vingts ans sonnés, c'est lui qui, l'avant-veille de la course, a monté le futur gagnant dans le dernier galop donné sur le champ de courses même.

Au cours de cette carrière de soixante-sept années, John Osborne, tel est son nom, a été mêlé de près à tous les grands événements des courses anglaises.

Il est né le 7 janvier 1833 et, dès son plus jeune âge, il faisait l'école buissonnière pour aller au meeting de Catterick, tout proche de son village. C'est là qu'il vit Beeswing, la mère de Newminster, battre, en 1839, Pénitent et triompher de nouveau en 1840.

Mais, bientôt, il commença à apprendre le métier dans l'établissement de son père, qui était un des bons entraîneurs de l'époque. Il fit preuve de telles dispositions qu'il effectua ses débuts en public le 7 septembre 1846, à Radcliffe : il avait treize ans et huit mois. Ces débuts ne furent pas heureux ; la jument, qu'il montait dans un handicap de 3.600 mètres, tomba boiteuse pendant la course.

Sa première monte gagnante date de 1848 : elle fut remportée, à Ripon, avec un cheval nommé Billy.

Son premier succès sérieux fut obtenu, au mois de juillet 1849, dans le Liverpool Cup, un handicap important. Il pilotait un poulain de trois ans, nommé Bon Mot, qui portait 31 kilos 3/4. Pour rendre compte du niveau peu élevé de l'échelle du handicap, ajoutons que le gros poids, attribué à un quatre ans, était de 49 kilos, tandis que le poids le plus léger atteignait tout juste 30 kilos.

On comprend facilement combien il était important, à cette époque, de trouver un bon jockey, parmi les cavaliers légers. Aussi, à partir de cette victoire, les services de John Osborne furent-ils très recherchés. Il avait, par ailleurs, l'occasion de monter des gagnants parmi les chevaux préparés par son père : il conduisit ainsi à la victoire Maid of Masham, qui devait devenir plus tard la fameuse poulinière que nous retrouvons comme ancêtre maternelle, en ligne directe, chez Peter, Timothy, Peregrine, Gulliver, Saint Damien, Son O'Mine, La Sagesse, Winkfield's Pride, Cyllene et Darley Dale.

Une autre illustration du Stud Book a été mêlée, vers cette date, à l'histoire de la famille Osborne. Le père de John acheta, en 1844, la poulinière Annette, avec son foal Agnes pour une somme d'environ 525 francs. Au cours de ses essais, cette Agnes fut jugée assez utile ; elle ne put cependant triompher, en aucune de ses quatre sorties, à l'âge de deux ans. A la suite de cette courte carrière, elle fut envoyée au haras par le père Osborne ; elle devait y fonder, par l'intermédiaire de deux de ses filles, Miss Agnes et Lady Alice, cette fameuse famille des Agnes, qui compte parmi ses représentants : Little Agnes, Saint-Gatien, Kendal, Ormonde, L'Abbesse de Jouarre (mère de Desmond), Martagon, Marcion, Festa (la fameuse poulinière d'Allemagne), Sceptre, Zinfandel et Troutbeck.

Pour en revenir à notre héros, parcourons la liste des victoires qu'il remporta dans les grandes courses classiques. Ce sont, dans l'ordre chronologique : en 1856, les Mille Guinées avec Manganese ; en 1857, les Deux Mille Guinées avec Vedette ; en 1863, le Saint-Léger avec Lord Clifden ; en 1869, les Deux Mille Guinées et le Derby avec Pretender ; en 1871, les Deux Mille Guinées avec Bothwell ; en 1874, les Mille Guinées, les Oaks et le Saint-Léger avec Apology ; en 1875, les Deux Mille Guinées avec Camballo ; en 1888, les Deux Mille Guinées avec Avrshire. Soit au total, cinq fois les Deux Milles Guinées, deux fois les Mille Guinées, une fois le Derby, une fois les Oaks et deux fois le Saint-Léger.

Quoique glorieuse, cette liste n'est pas en rapport avec l'ensemble de la carrière d'Osborne. La raison en est qu'il ne pouvait, comme certains de ses contemporains, exercer un choix pour ses montes dans les grandes épreuves : il devait piloter les candidats entraînés par son père et, après la mort de ce dernier, ceux qu'il préparait lui-même avec la collaboration de son frère.

Les grandes qualités de John Osborne ont été très bien définies par quelques-uns de ses plus fameux confrères : Archer prétendait qu'il était le seul jockey qu'il n'eutj amais vu perdre une course après avoir pris l'avantage. D'autre part, Custance lui reconnaissait une science du train sans égale : d'après lui, il possédait ce mérite très rare de ne chercher à gagner la course qu'en face du poteau d'arrivée.

Parmi ses victoires célèbres, ont peut citer celle de Lord Clifden dans le Saint-Léger. Le cheval, après avoir été bousculé au départ par un concurrent, semblait complètement distancé ; remis en confiance par la patience de son jockey, il gagna sans lutte.

Le triomphe de Pretender dans le Derby fut acquis plus chèrement : l'arrivée fut si disputée que le cavalier de Pero Gomez croyait bien avoir passé premier le poteau ; mais le verdict du juge accorda l'avantage d'une tête à Pretender.

L'une des performances les plus curieuses d'Osborne fut accomplie à Carlisle le 1er juillet 1891 : il avait donc cinquante-huit ans. L'avant dernière course de la journée se réduisit à un match sur 1.600 mètres entre Lodore, monté par Osborne, et Dissenter, monté par Chandley. Ce dernier assura un train sévère ; mais il fut rejoint par son concurrent qui passa le poteau dans la même foulée, le juge affichant le dead heat. L'épreuve fut recourue immédiatement après la dernière et donna lieu exactement au même résultat. On décida alors le partage du prix. Lors de la rentrée aux balances, des applaudissements enthousiastes saluèrent la vaillance des concurrents ; ils s'adressaient plus particulièrement à la fougue et à l'endurance du fameux jockey sexagénaire.

Osborne abandonna d'ailleurs la cravache l'année suivante pour se consacrer uniquement à l'entraînement. Sa dernière monte publique fut une place de troisième avec Watercress dans le Saint-Léger de 1892 remporté par La Flèche.

RENÉ RIONDET.

Les courses de la Pentecôte

Nimbus remportera-t-il le Derby anglais ?

L'ÉVÉNEMENT capital de la dernière semaine a été la victoire de Nimbus dans le Prix Greffulhe. Tant de sujets nouveaux avaient surgi qu'on ne songeait plus guère à ce demi frère de Nuage, dont la carrière à deux ans avait été d'ailleurs bien courte et sans signification très précise. Une place de troisième derrière Opott et Champoreau, dans le premier Criterium, et une victoire sur Le Cardeur, dans le Prix de Villiers, constituaient tout son bagage. Il avait gagné avec une facilité extrême et dans un style très admiré, mais, en somme, Blarney, Ecouen, Dagor et d'autres avaient fourni des courses beaucoup plus concluantes. Il a été question de lui au début de l'année, quand son camarade Saint Pé a remporté un premier succès. Saint Pé, disait-on, n'était que l'avant-garde, et l'écurie tenait en réserve un vrai champion. C'était très vraisemblable, mais, malheureusement, nous avions enteudu exactement les mêmes discours, il y a un an, à propos d'Houli et de Romagny. Houli était la doublure et Romagny le crack. Cette expérience nous rendait un peu sceptiques. Mais nous avions tort : Nimbus a paru et il est incontestable que c'est lui le champion de la maison, et un champion solide. Son propriétaire ne dissimulait nullement la très haute opinion qu'il avait de ce fils d'Elf et la très grande confiance qu'il lui inspirait. Mais confiance n'est pas tout à fait le mot juste, car je ne crois pas qu'au cours de sa carrière, pourtant déjà si remplie, il ait éprouvé une émotion plus vive. On a beau avoir eu dans les galops toutes les satisfactions possibles, il reste toujours, avant la consécration de l'épreuve publique, un très gros aléa. Et quelles espérances étaient suspendues au succès de cette rentrée ? Le Derby anglais, le glorieux trophée que nos propriétaires éleveurs, sauf un seul, n'ont cure de voir dans leurs rêves et qu'ils n'ont malheureusement vu que là.

NIMBUS, GAGNANT DU PRIX GREFFULHE.

Une victoire sur Père Marquette dans le Prix Greffulhe, ce n'est évidemment pas le succès assuré à Epsom, mais c'est un premier pas, une expérience indispensable. Elle a parfaitement réussi. Nimbus a battu Père Marquette aussi catégoriquement, aussi confortablement que possible, et dans des conditions de régularité indiscutables. Le train a été sévère, Nimbus a suivi sans effort. Il a subi l'attaque de Père Marquette à trois cents mètres du poteau et l'a soutenue sans avoir besoin de sortir toutes ses ressources. Bien que Père Marquette, pris de vitesse au début, ait vu venir d'assez loin, la rencontre paraît décisive. Voici un candidat de plus aux épreuves classiques. Après la déplorable expérience de l'an dernier et les déboires qui nous a rivaient chaque dimanche, on s'étonne d'avoir vu se succéder le Prix Boïard, le Prix Biennal de Longchamp, le Prix Hocquart, le Prix Noailles, et d'être arrivé au Prix Greffulne sans avoir eu à enregistrer un seul résultat contradictoire.

Si El Tango a succombé contre Blarney, si Père Marquette a trouvé meilleur que lui en Nimbus, ils n'en ont pas moins confirmé l'un et l'autre la supériorité qu'ils avaient montrée sur le reste. Le classement des sujets de première place se fait lentement, mais jusqu'ici d'une façon parfaitement nette. Il nous reste à voir ensemble Nimbus, Blarney, Ecouen, Amadou, Isard II. Je pourrais ajouter Vulcain VI, dont la première défaite n'a pas été acceptée sans réserves, et qui s'est assez brillamment comporté depuis pour la faire à peu près oublier. Sauf Amadou et Isard II, tous les concurrents que j'ai nommés sont inscrits dans la Poule d'Essai qui sera courue dimanche prochain. Répondront-ils tous à l'appel ? Il est probable que nous aurons Blarney et Ecouen, peut-être Vulcain VI, certainement Dagor qui, dans une course de 1.600 mètres, ne sera peut-être pas négligeable. Pour Nimbus, rien n'est décidé. Son propriétaire hésite. Lui épargner les risques d'une course nouvelle, le réserver pour Epsom, ce serait peut-être la sagesse. Son glorieux aîné, Nuage, qui avait gagné comme lui le Prix Greffulhe, n'a pas reparu jusqu'au Grand Prix, et l'attente ne lui a pas mal réussi. Il est vrai qu'il n'avait pas les mêmes engagements que Nimbus et que les grandes tentations lui étaient épargnées. Il était encore plus fragile. Nimbus avait encore, dimanche, pas mal de livres à gagner. Une course de plus ne devrait pas lui nuire, et d'ailleurs, un prix qui dépasse 100 000 francs est bien tentant. Je serais fort étonné s'il n'en courait pas la chance.

Avant le Prix Greffulhe, s'est couru le Biennal, avec Prédicateur, Shannon, Gorgorito. Je laisse Gorgorito qui n'est pas encore lui-même et dont la course ne pouvait rien signifier. Pour Prédicateur et Shannon, ce n'était pas encore le terrain de rencontre rêvé. Il eut fallu 2.400 mètres, la vraie distance de Shannon, et non pas 3.000. Mais des circonstances particulières ont rendu la course plus instructive qu'on ne l'espérait. Il n'y a eu aucun train et on n'a couru réellement que sur 2.000 mètres et même un peu moins. La course s'est donc présentée aussi favorable que possible pour Shannon qui a pu donner toute sa mesure. Nous avons donc pu savoir enfin ce que Prédicateur vaut actuellement sur une distance moyenne. Il est sur la ligne de Shannon, un peu meilleur peut-être, mais peut être aussi un peu moins bon. Il a gagné d'une tête, mais son jockey y a été pour quelque chose. Les montes changées, il est possible que le résultat ait été différent. Le résultat n'en est pas moins tout à l'honneur de Prédicateur qui n'est décidément pas seulement un stayer de premier ordre, mais un vrai bon cheval, bon sur toutes les distances.

L'importance des résultats de Longchamp rejette au second plan ceux de Saint-Cloud et du Tremblay. Ici et là cependant, nous avons eu des épreuves marquantes : au Tremblay, le Prix Citronelle, gagné par Oukoïda sur Baldaquin ; à Saint-Cloud, le Prix Flying Fox où The Irishman a battu Rasoir, Manthorpe et Martial III. Ce dernier, le seul cheval de classe du lot, n'était pas très loin du gagnant, et il finissait bien. Etant données les dix-sept et vingt-deux livres qu'il rendait aux chevaux qui étaient devant lui, et aussi le léger embarras qu'il a eu dans la ligne droite, sa course est magnifique. C'est de la catégorie des vétérans bénéficiant des grosses allégeances, que sont sortis les trois premiers. Cest elle aussi qui avait fourni les gagnants des deux premières années, Val Suzon et Ripolin. Seul, jusqu'ici, Badajoz a triomphé avec le poids que portait Martial III : 64 kilos.

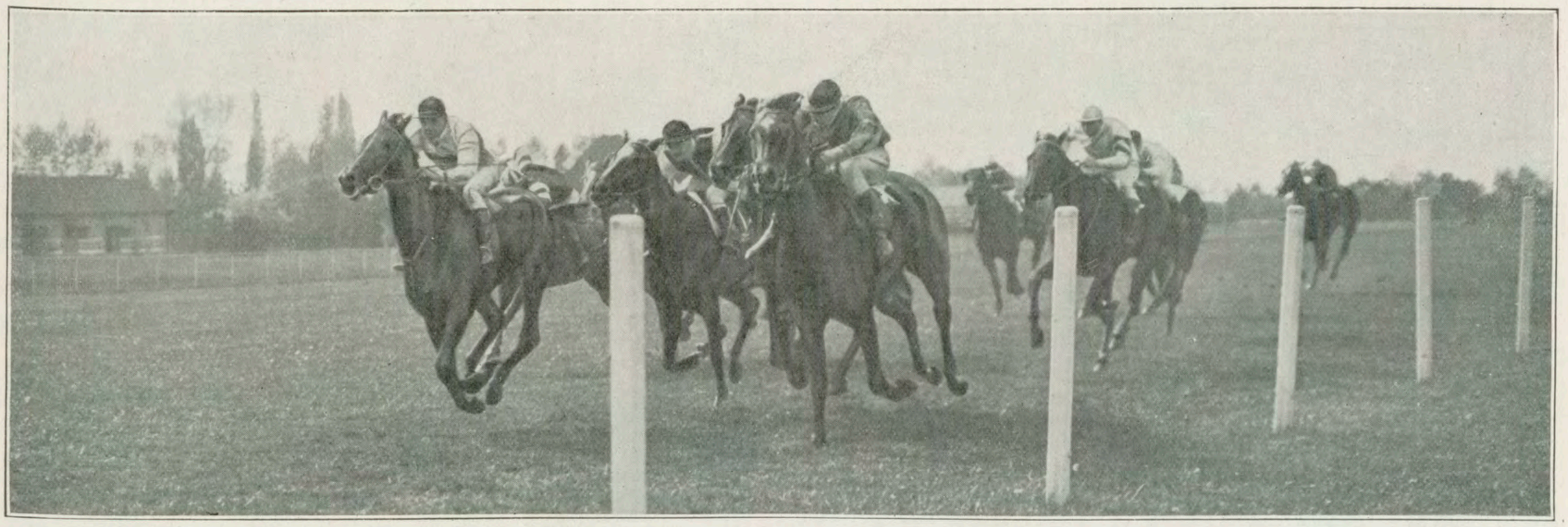
STUART.

Poignée de nouvelles.

— Caprice, cheval bai-brun par Gagny, pur sang et Charpie, demi sang, a été acheté à M. Godfroy par le dépôt d'Alençon et offert au roi Alphonse XIII lors de sa visite en France.

— James Fillis, qui vient de mourir à Saint-Germain où il s'était retiré, fut un fameux écuyer dont la réputation fit le tour d'Europe. Ce fut lui qui initia à l'art de l'équitabon nombre de personnalités, dont la reine de Naples, la baronne Adolphe de Rothschild et Georges Clemenceau avec qui il écrivit son livre *les Principes de dressage et d'équitation*.

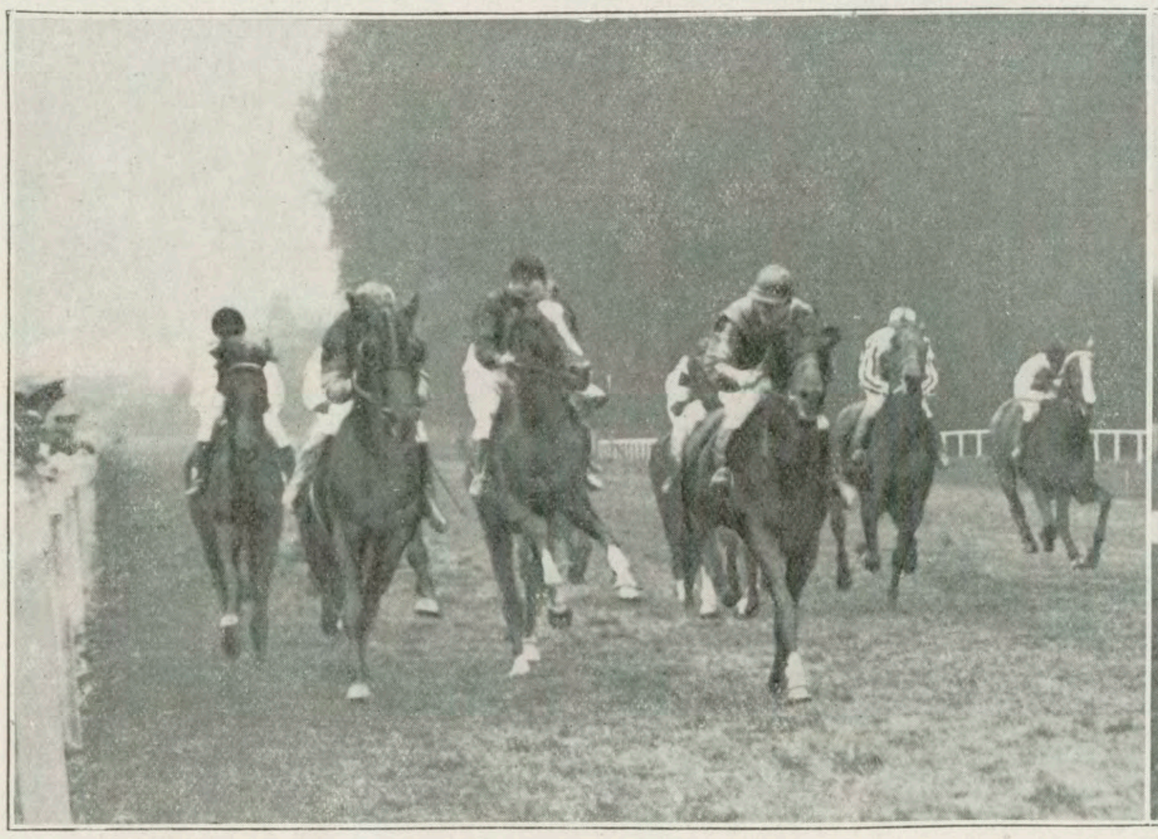
DE SAINT-CLOUD AU TREMBLAY



Alaska III. La Ribaude. Oak Fly. La Pointue. Beauté du diable. Babette II. Espelette.

LE PRIX SEMENDRIA (2.100 mètres, 20.000 francs). — Saint-Cloud, 5 mai. — Dans la ligne droite.

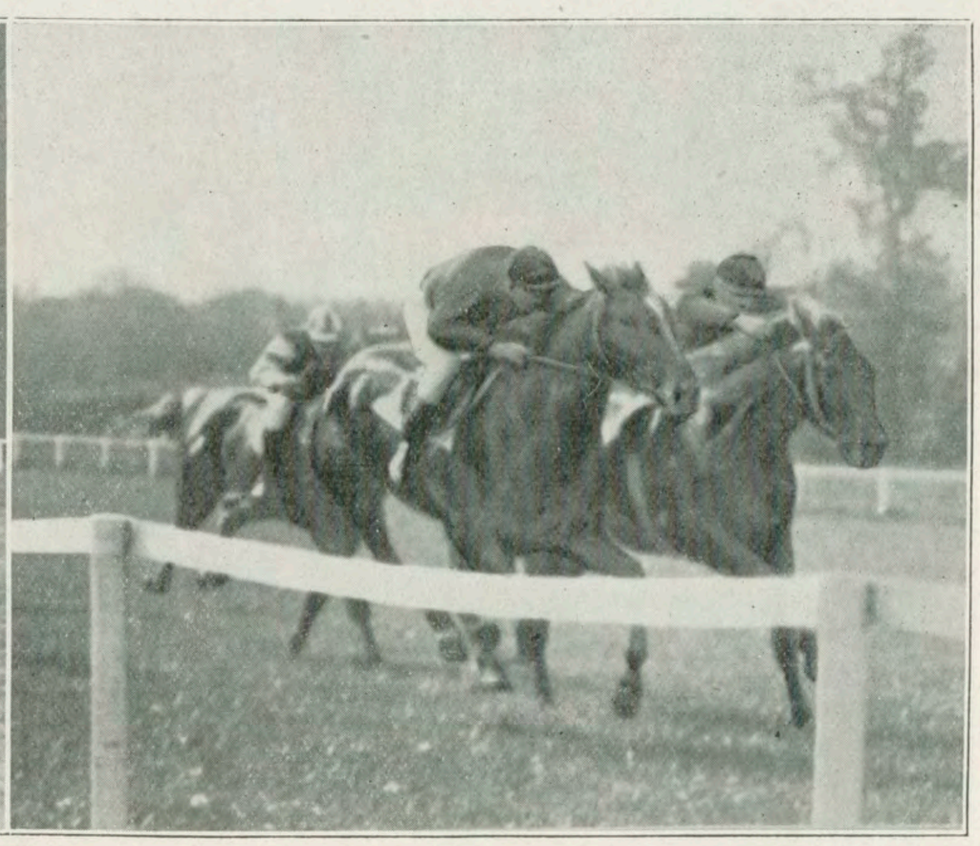
Miss Raffles s'est élancée en tête. Mais Billevesée n'a pas tardé à lui enlever le commandement. Dans la ligne droite, Alaska III, Oak Fly et Lady Macbeth survenaient. La Ribaude faisait son effort, mais Alaska III, amenée en dehors, prenait très vite l'avantage et l'emportait d'une longueur et demie sur La Ribaude.



Le Grais. Max. Caledon. Puritain. Ishkoodah. Garde à vous.

LE 21e PRIX BIENNAL DE MAISONS-LAFFITTE (handicap, 20.000 fr.) — 6 Mai.

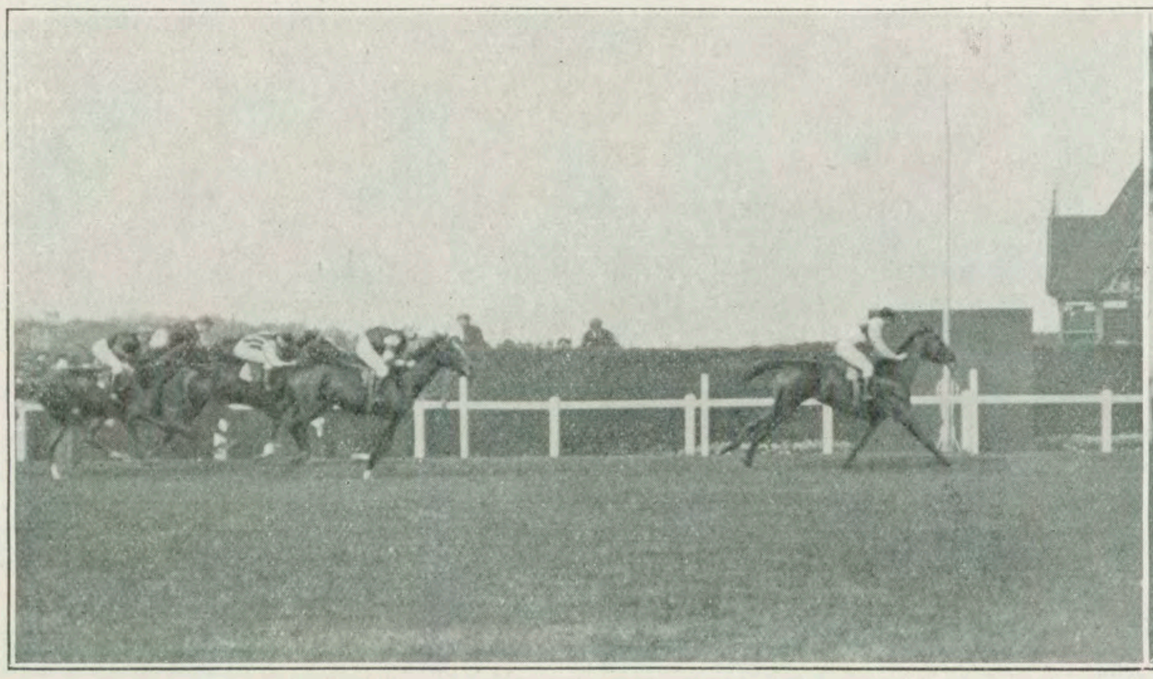
Garde à Vous a mené devant Puritain, Caledon, Hyovava et Le Grais. A l'intersection des pistes, Jarnac survenait et battait Bavard et Menaggio.



Banshee. Oukoïda. Baldaquin.

LE PRIX CITRONELLE (20.000 francs). — Le Tremblay, 7 mai.

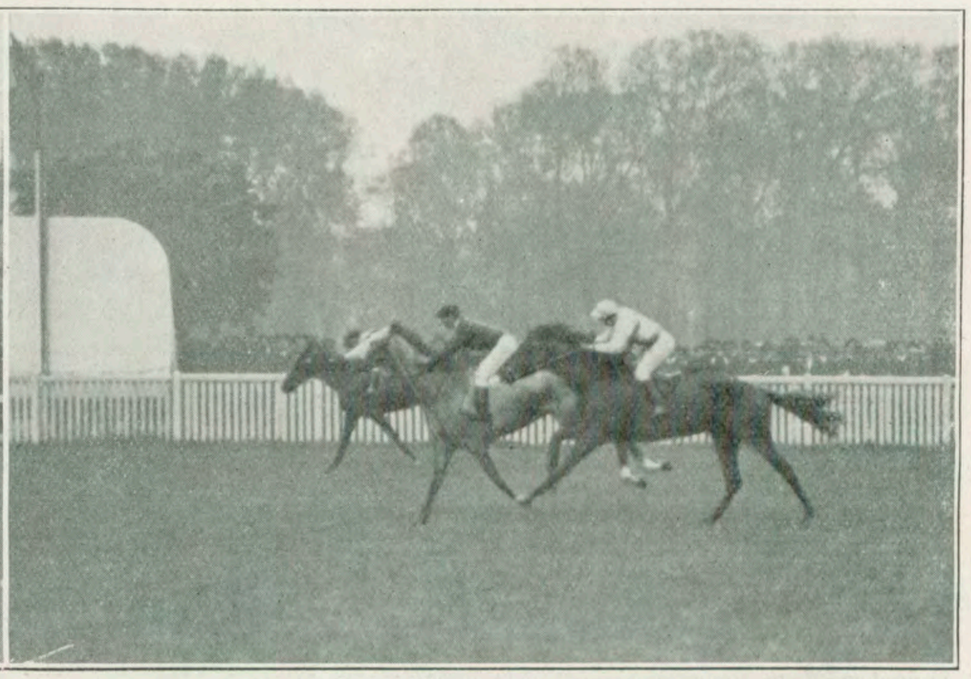
Oukoïda, Banshee, Baldaquin ont pris la tête. Dans la ligne droite, Oukoïda repoussait l'attaque de Baldaquin et gagnait par une demi-longueur.



Oak Fly. La Ribaude. Alaska III.

L'ARRIVÉE DU PRIX SEMENDRIA

Douze pouliches se sont présentées dans le Prix Semendria; La Ribaude, la triomphatrice du Criterium de Saint-Cloud en octobre dernier, faisait sa rentrée; elle n'a jamais inquiété Alaska III.

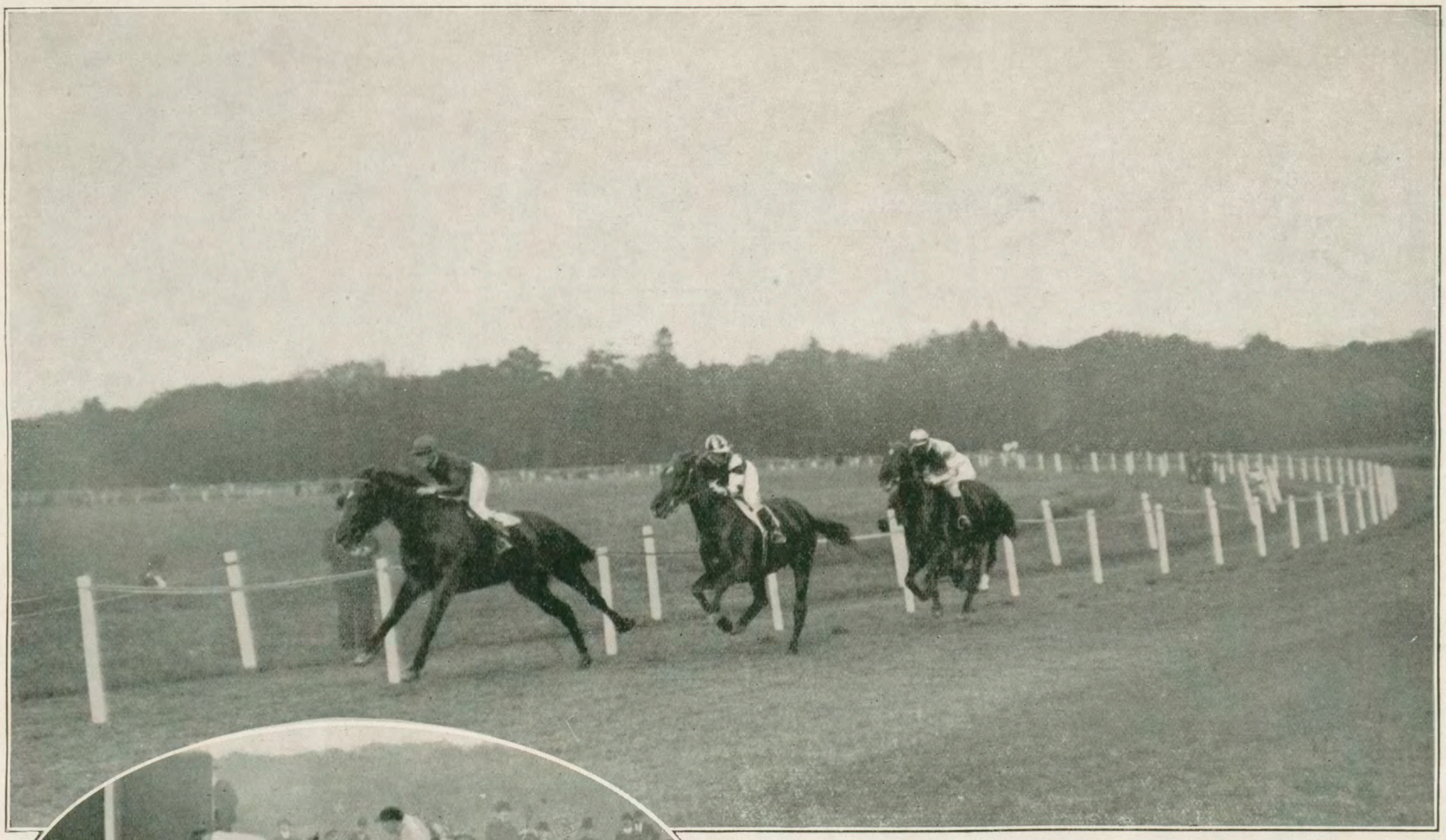


Jarnac. Le Bavard. Menaggio.

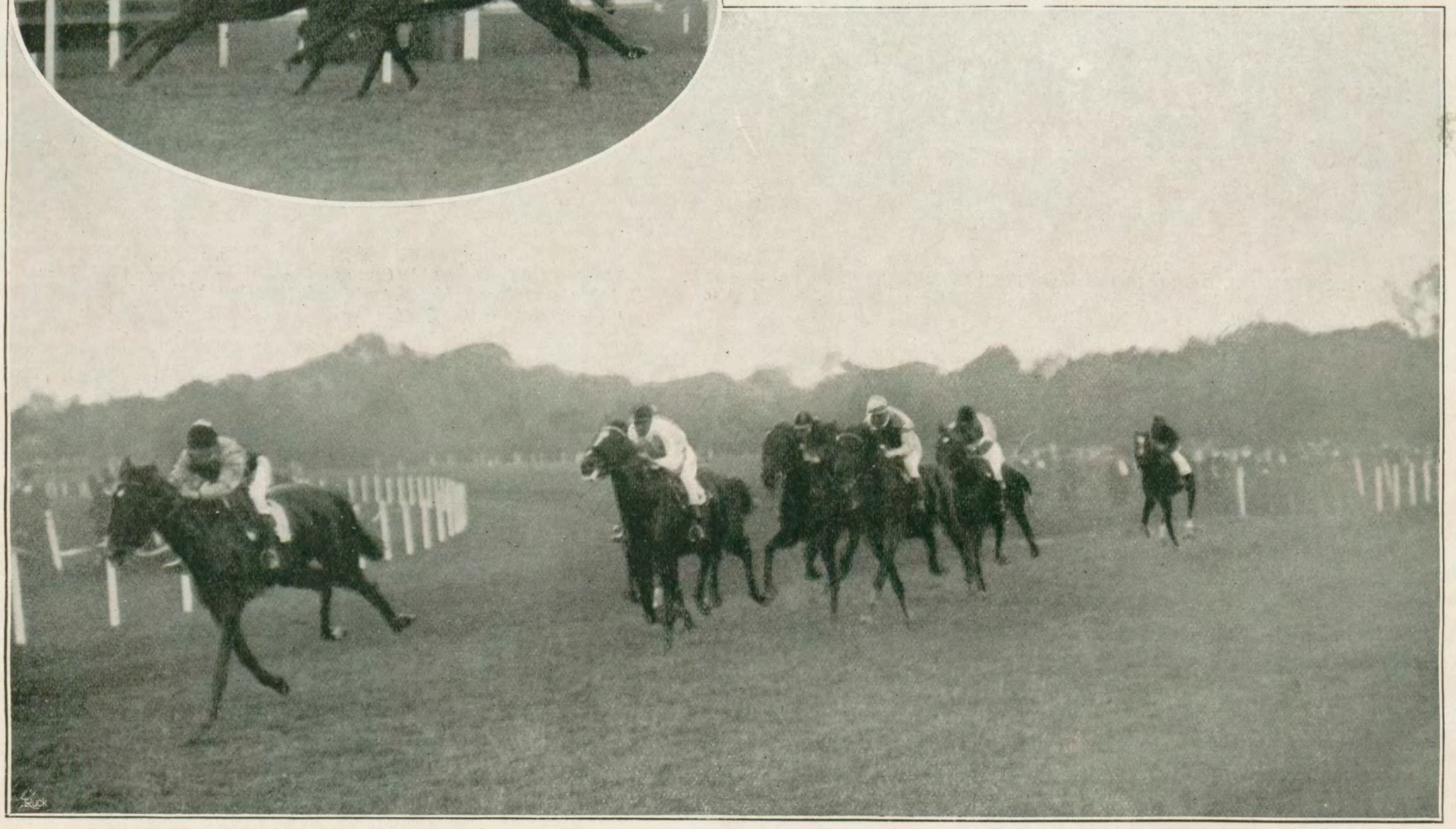
L'ARRIVÉE DU BIENNAL DE MAISONS-LAFFITTE

Jarnac, le vainqueur du vingt-et-unième prix Biennal, a eu facilement raison de ses cadets. Seul, le Bavard lui a opposé une vive résistance, mais il n'a pas tenu sa ligne au moment de l'effort final.

LES COURSES DE LA PENTECOTE



LE 55e PRIX BIENNAL (25.000 francs, 3.000 mètres). Longchamp, 11 mai.
Il n'y a pas eu de train jusqu'en haut de la montée. Shannon atteignait Gorgorito au dernier tournant et le lâchait. Prédicateur et Shannon se livraient une lutte très vive qui se terminait à l'avantage de Prédicateur.



Cour Suprême Nimbus Andiamo Careless Père Marquette Fil d'Ecosse

LE PRIX GREFFULHE (30.000 francs, 2.100 mètres). — Longchamp, 11 mai.
Zéphyrus, Careless et Cour Suprême sont partis en tête. Cour Suprême a mené bientôt, avec plusieurs longueurs d'avance, devant Zéphyrus, Nimbus et Andiamo. Dans les tournants, Careless et Père Marquette se rapprochaient vivement. Cour Suprême fléchissait à l'entrée de la ligne droite, laissant Nimbus en tête, devant Careless et Père Marquette. Nimbus résistait facilement à l'attaque de Père Marquette et gagnait par trois quarts de longueur. En médaillon : l'arrivée.

FOOTBALL ASSOCIATION

Un innommable gâchis

Un comité peu brillant.

Qu'est-ce exactement que le Comité Français Interfédéral?

Un bref résumé de l'histoire du football association en France fixera approximativement les lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Notez que je dis approximativement, car il a toujours été à peu près impossible de dévoiler les véritables motifs qui ont poussé nos dirigeants dans leurs décisions, et qui ont occasionné la scission entre les pratiquants du ballon rond.

Il y a quelque vingt ans, l'Union des Sociétés Françaises, de Sports Athlétiques (U. S. F. S. A), dirigeait seule en France et en toute quiétude les ébats des amateurs de football association.

En ces temps bénis, les complications internationales n'existaient pas, pour la raison assez simple que le football, sur le continent, était à l'état embryonnaire et que le Royaume Uni de Grande Bretagne planait, dans ce sport si simple en apparence et si difficile en réalité, à de telles altitudes qu'il était impossible de prévoir qu'un jour viendrait où les Etats européens lui en discuteraient la suprématie. Les relations entre les divers pays n'étaient donc soumises à aucunes règles et les rapports de bon voisinage empreints de la plus cordiale urbanité.

LA V. G. A. DU MÉDOC, GAGNE SA DEMI-FINALE DANS LE TROPHÉE DE FRANCE.

Quelques années plus tard, des dissidents de l'Union Vélocipédique de France formèrent un groupement séparatiste qui prit le nom de Fédération Cycliste des Amateurs Français (F. C. A. F). A cette époque, il n'était pas encore question de football association, mais gagnés par la suite à la cause du nouveau sport, les clubs de la F. C. A. F. le pratiquèrent et devinrent, de par le fait de leur état de rebellion vis-à-vis de l'U. V. F., les adversaires de l'U. S. F. S. A. alliés de l'U. V. F.

C'est à partir de cette époque que nos chroniqueurs sportifs durent avoir recours aux formules algébriques pour agrémenter leurs comptes rendus.

Comme le dit Sacha Guitry dans sa préface de la prise de Berg-op-Zoom, je ne sais si je me fais bien comprendre.

Ceci constitue en outre le premier acte de notre comédie sportive.

Abordons le second.

Au moment de la Séparation de l'Eglise et de l'Etat, la politique s'immisça dans notre sport. L'U. S. F. S. A. subventionnée par le gouvernement de la République, se vit obligée de se séparer, pour satisfaire aux exigences de nos politiciens, et pour conserver la manne qui lui tombait du fastueux trésor, des groupements religieux qui se complaisaient dans son sein.

Ces derniers, sous le titre de Fédération Gymnastique et Sportive des Patronages de France (F. G. S. P. F) formèrent alors une association à part qui eut son siège dans un hôtel de la Place Saint-Thomas d'Aquin, tout comme la F. C. A. F. avait le sien rue de Panama.

A la fin de cet acte, nous possédons déjà trois Fédérations. Passons au troisième qui nous transporte en Angleterre.

Emus des progrès du professionnalisme anglais et surtout les amateurs douteux qui se glissaient parmi ces mercenaires du football dans le giron de la Fédération Anglaise (F. A.) plusieurs « purs » d'Outre-Manche, Universitaires pour la plupart, constituèrent l'Amateur Football Association (A. F. A.) qui entra immédiatement en concurrence avec la puissante F. A. C'était la lutte du pot de fer et du pot de terre.

Malheureusement, le terrain des hostilités ne demeura pas exclusivement confiné aux quatre nations du Royaume-Uni, et afin d'isoler sa rivale, la puissante F. A. se prit d'une amitié profonde pour la Fédération internationale de Football Association que venait de créer l'Union et à laquelle elle n'avait prêté jusque-là qu'une oreille discrète.

L'Union crut devoir, de par ses principes d'amateurisme, soutenir sur le continent sa nouvelle amie, l'A. F. A., et, en claquant la porte, se retira de la F. I. F. A. C'est alors que le Comité Français Interfédéral (C. F. I.), formé par l'Association des Patronages et de la F. C. A. F., vint prendre la place laissée vacante par l'Union.

Je ne sais pas si je me fais bien comprendre.

Nous passons ensuite au quatrième acte. Les dissidents continentaux, les Tchèques, ayant adhéré au mouvement, s'aperçurent vite de leur sottise et en furent bientôt réduits à l'isolement. Quelques clubs parisiens de l'Union demandèrent alors à leur Fédération d'abandonner la fausse route sur laquelle elle s'était engagée. Devant le refus formel de modifier sa ligne de conduite, ces clubs se séparèrent et formèrent une quatrième fédération sous le titre de Ligue de Football Association (L. F. A.), qui entra au Comité Français Interfédéral.

Ainsi fortifié, le C. F. I. prit en mains la direction du football et c'est alors que se joua le cinquième et dernier acte qui constitua le dénouement. L'Union, sous la menace de séparation de plusieurs de ses comités régionaux, décida d'adhérer, à son tour, au C. F. I.

C'est ainsi que nous possédons quatre fédérations faisant disputer chacune leur Championnat National et qu'en fin de saison nous voyons opposer ces quatre champions dans une épreuve intitulée le Trophée de France.

Voilà donc expliqué en quelques mots l'imbroglio de la situation actuelle.

Mais, au lieu de se réjouir de voir enfin l'apaisement, on commence à s'apercevoir que le Comité Français Interfédéral qui a son siège dans les locaux de la F. G. S. P. F., place Saint-Thomas-d'Aquin — je ne sais pas si je me fais bien comprendre — est incapable de mener à bien la tâche lourde qu'il a assumée.

L'orage gronde. Déjà, au cours de la saison, nous eûmes à déplorer la mauvaise organisation de nos matches internationaux; les équipes nationales furent formées tardivement, en dépit du bon sens et voici qu'à nouveau le C. F. I. se montre impuissant à mener à bien les épreuves finales du Trophée de France. Quatre jours avant la date de la seconde demi-finale, l'arbitre et le lieu de la rencontre n'étaient pas désignés. Ajoutez à cela que le champion unioniste ayant déclaré forfait, les règlements autorisent cette fédération à mettre en ligne un autre club et vous aurez une idée du galimatias qui sévit dans cette épreuve qui devrait être le couronnement d'une saison particulièrement bien remplie.

L. Lonbar.

Poignée de nouvelles.

— Les équipes de rugby « Super » et « Extra » se sont rencontrées à Agen : 15 points à ces derniers et 3 à leurs rivaux, tel fut le résultat de cette partie « fine ».

— Une équipe de boxeurs s'est trouvée aux prises dans un match de football, à Liverpool, avec une équipe composée de directeurs et de managers. L'avantage alla du côté des champions du poing.

TENNIS

Les grandes Raquettes[1]

Une revue des champions

Il ne se passe pas d'année que Germot n'ait sa grande victoire. C'est peut-être le joueur français le plus fin, du style le plus élégant, mais il est, néanmoins, nettement barré par Decugis.

Je ne veux pas étudier ici successivement tous nos principaux joueurs français, ils commencent véritablement à être trop, sinon sur nos courts, du moins pour la place qui m'est mesurée ici, mais il est bon néanmoins, toutefois, de signaler que nous avons toute une pléïade de jeunes comingmen : les Chancerel, les Brugnon, les Du Bousquet, que dans le Midi il y a un joueur de classe qui ne peut que progresser : Samazeuilh ; que dans le Nord le tennis a fait un grand pas en avant, et que l'on y trouve un excellent esprit sportif et une conception de l'entraînement sérieux, que Paris peut envier aux Nordistes. Il y a là des hommes qui jouent mieux qu'honorablement: les Manset, les De Poncheville, par exemple.

Faut-il chercher à deviner, parmi toutes ces jeunes plantes qui viennent de sortir de terre, celle qui s'élèvera le plus haut? « L'espoir », comme disent les tervents du pugilisme, serait peut-être Brugnon, qui a beaucoup de style, mais auquel on peut reprocher son insuffisante apparence athlétique. Qu'il fasse de la culture physique et je suis sûr qu'il pourra devenir une vraie grande raquette.

A l'étranger, l'Australien Wilding continue à être l'homme le plus en vue. C'est, évidemment, l'incontestable champion du monde actuel. Il est vraiment regrettable que nous ne puissions le voir disputer les Championnats du monde sur terre battue, à Saint-Cloud; mais c'est un pur amateur, et ses affaires le retiennent actuellement au point de l'empêcher de s'entraîner, comme il s'entraîne en vue des épreuves auxquelles il participe.

Wilding comprend le tennis comme un sport qui exige une préparation semblable à celle d'un Carpentier avant un grand combat. Wilding ne joue pas une partie importante ou ne dispute pas un tournoi sérieux sans s'être mis à l'entraînement près d'un mois et demi auparavant.

L'Allemagne, qui nous a flanqué une si magistrale pile l'an dernier, dans les Championnats du monde reconnaît toujours et plus que jamais Froitzheim comme sa première raquette. Les bruits d'entraînement nous signalent même que le champion du monde de l'an dernier sera encore plus redoutable cette saison qu'auparavant.

En Amérique, deux hommes me paraissent tenir le haut de la liste : B.-N. Williams, joueur jeune, énergique, adroit, très athlète. Williams n'est autre que le fils du pauvre Williams que nous avons connu en France, et qui périt dans la catastrophe du *Titanic*. Le jeu de B.-N. Williams est un peu celui de Laurentz, mais avec beaucoup plus de tête en plus. Il attaque tout le temps: comme certaines équipes en football, sa défensive, c'est l'attaque.

L'autre Américain de premier rang, c'est Mac Laughlin, tout à fait déroutant par son jeu tortillé. Il place sa balle où il veut, dans tous les coins, aussi bien au service que pendant les diverses phases de la partie.

Voilà comment se présente à peu près le lot international pour l'année qui commence. Nos chances, pour être franc, paraissent assez douteuses, entre l'extraordinaire virtuosité des Américains, des Australiens et des Anglais, et la ténacité, la régularité, le mouvement d'horlogerie bien réglé des joueurs allemands, qui vont tenter, le mois prochain, de venir renouveler à Paris leur succès international de 1912.

Chez nous, tout repose sur deux, trois ou quatre hommes au maximum. C'est peu, vraiment.

Mais, souvenons-nous, pourtant, qu'il n'y a pas dix années, nous nous considérions encore comme des enfants à côté des grands cracks d'Outre-Manche et d'Outre-Atlantique, et que le seul fait de pouvoir aujourd'hui discuter sérieusement de nos chances, plus ou moins problématiques selon les années, prouve néanmoins toute l'immensité des progrès accomplis.

Géo Lefèvre.

(1) Voir le n° 764.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

Dimanche 18 Mai. — *Cyclisme.* — Bordeaux Paris.
Dimanche 18 Mai. — *Football association* — Finale du Trophée de France.
Dimanche 18 Mai. — *Hippisme.* — Longchamp (Poule d'Essai des pouliches).
Dimanche 18 Mai. — *Course à pied.* — Prix Blanchet.
Mardi 20 Mai. — *Motocyclisme.* — Course de côte d'Argenteuil.
Mercredi 21 Mai. — *Boxe.* — Match Dastillon-Ledoux.
Jeudi 22 Mai. — *Hippisme.* — Longchamp (Prix Daru).
Vendredi 23 Mai — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte (Prix Ajax).

RESULTATS TECHNIQUES

DU 5 AU 12 MAI

AÉRONAUTIQUE

Jeudi 8 Mai. — Chartres. — L'aviateur Frangeois s'élève à 850 mètres, établissant le record de la hauteur avec six passagers.

Jeudi 8 Mai. — Buc. — Le lieutenant de Laborde effectue le voyage de Buc-Douvres et retour.

Samedi 10 Mai. — Londres. — Brindejonc des Moulinais vole de Bruxelles à Londres.

AUTOMOBILE

Dimanche 11 Mai. — Meeting de la Sarthe. — Le Mans. — *Course de vitesse* (5 kilomètres) : 1. Boillot en 1 m. 56 s. 2/5.
Motocyclettes : 1. Péan en 3 m. 25 s.

CYCLISME

Dimanche 11 Mai. — Bruxelles. — *Tour de Belgique :* 1. Gauthy (21 points); 2. Masson (29 points); 3. Buysse (32 points); 4. Scieur (44 points).

Dimanche 11 Mai. — Parc des Princes. — *Handicap* (1.100 m.) : 1. Ellegaard (0) ; 2. Moretti (5) ; 3 Pouchois (5).

Match Sérès-Darragon — Première manche (20 kil.) : 1. Darragon en 15 m. 4 s 3/5 ; 2 Séres en 15 m. 22 s. 3/5.

Deuxième manche (30 kil.) : 1. Sérès ; 2. Darragon à un tour et demi. Classement général : 1. Sérès.

HIPPISME

Lundi 5 Mai. — Saint-Cloud. — *Prix Semendria* (20.000 francs, 2.100 mètres) : 1. Alaska III, à M. Thibault-Cahn (J. Reiff) ; 2. La Ribaude. — P. M. : gag. 100 fr. ; pl. 35 fr., 21 fr.

Mardi 6 Mai. — Maisons-Laffitte. — *Prix Biennal de Maisons-Laffitte* (Handicap, 20.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Jarnac, à M. J.-D. Cohn (J. Reiff) ; 2. Le Bavard. — P. M. : gag. 45 fr. ; pl. 18 fr. 50 ; 26 fr.

Mercredi 7 Mai. — Le Tremblay. — *Prix Citronelle* (20.000 fr. 1.600 mètres) : 1. Oukoïda, au baron Gourgaud (J. Reiff) ; 2. Baldaquin. — P. M : gag. 45 fr. 50 ; pl. 16 fr. ; 40 fr. 50.

Dimanche 11 Mai. — Longchamp. — *55e Prix Biennal* (25.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Prédicateur, à M. J.-C. Watson (O'Neill) : 2 Shannon. — P. M. : gag. 12 fr. 50 ; pl. 10 fr. 50 ; 12 fr 50.

Prix Greffulhe (30.000 francs, 2 100 mètres) : 1. Nimbus, à M. A. Aumont (Milton Henry) ; 2. Père Marquette. — P. M. : gag 31 fr. ; pl. 15 fr. 50 ; 12 fr. 50.

TIR

Mardi 6 Mai. — Réunion de la Société l'*Assaut au Pistolet* (tir aux balles Devillers). Gagnants des poules : Dr Devillers, Petrocochino, Bruneau.

LES ANGLAIS BATTENT LES FRANÇAIS

KEYSER, 1er DES 3 MILLES
Jacques Keyser, qui avait triomphé la veille à Milan, a gagné le 800 m., en 2 m. 5 s. 4/5 et le 3 milles en 16 m. 6 s. 3/5.

L'ARRIVÉE DU MILLE
Le match R. C. F.-South-London-Harriers a été gagné par les Anglais par 4 victoires à 3. C'est grâce à Keyser, qui remporta 2 victoires et à Noguès, qui triompha dans le 110 m. haies que nous n'avons pas été écrasés. Le mille par relais fut gagné par les S. L. H.

AYRES, 1er DES 1,500 MÈTRES
L'anglais L. S. Ayres, remporta la victoire dans le 1.500 m. en 4 m. 19 s. 4/5, devant son compatriote Sheppard.

LE TOUR DE BELGIQUE

LES CONCURRENTS SUR LA ROUTE, AU COURS DE L'ÉTAPE LIÈGE-LUXEMBOURG
Le Tour de Belgique cycliste, qui ne comportait pas moins de sept étapes, s'est terminé dimanche dernier. Des soixante-trois coureurs qui étaient partis le 27 avril de Bruxelles, quatorze revinrent à leur point de départ. La première place du classement général fut pour Gauthy, un jeune champion de la marque Alcyon, devant Masson, un autre champion d'Alcyon, qui se classa premier des isolés.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.